



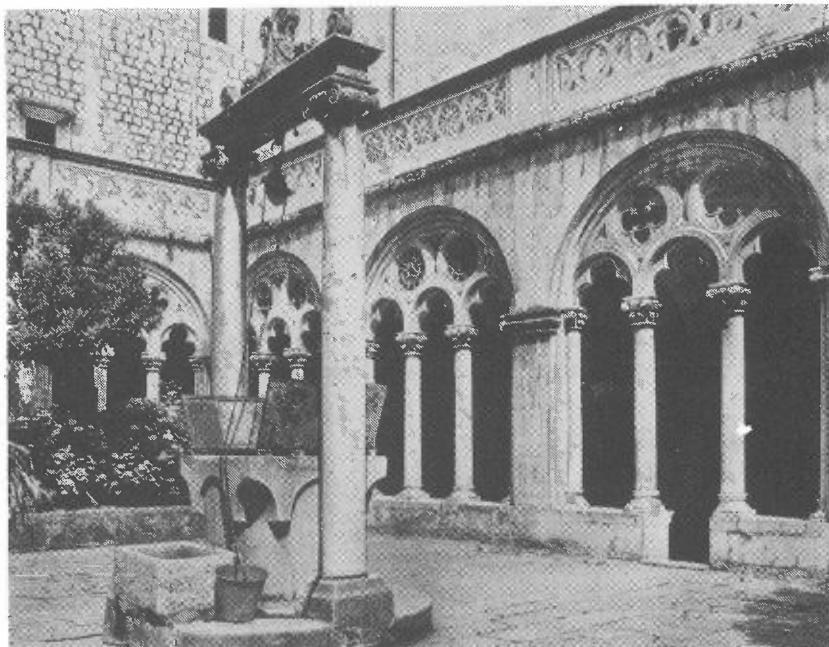
Een uitgave van de Vereniging
voor de Pieters- & Academiewijk
en Levendaal-West

Redactie: L.J.A. Pijnacker
J.J.M. Gerritsen

Lay-out: J.J.M. Gerritsen

nummer 60

december 1991
oplage 2300 exemplaren



DUBROVNIK, verwoest in 1991

Vreugde, vrede ...

Nu dit jaar zijn einde nadert, kijk ik terug op onze stad. Leiden is even alleen maar een kleine, gelukkige stad in de luwte.

Er zijn misschien wel problemen. Maar dan denk ik aan een andere stad waar wij gelukkige vakanties doorbrachten: Dubrovnik. Wie er ooit geweest is, zal het met mij eens zijn, een stad als een droom. De eerste keer dat wij in de oude binnenstad kwamen was het net elf uur geweest. In Dubrovnik mocht er 's avonds na elven geen lawaai meer zijn. Vrijwel iedereen was al naar hotel of huis. Auto's mogen er niet komen. De stad lag in stilte in het licht van de volle maan. Alle stenen, zowel van de straten als de huizen en gebouwen, zijn wit. In het maanlicht zelfs spierwit en glanzend alsof ze gepolijst zijn.

Een andere avond liepen wij een gebouw binnen waar een concert werd gegeven. In het atrium tussen de zuilengalerijen zaten de mensen, alleen verlicht door diezelfde maan. In de verte stond een vleugel, naast de bronzen beelden die de oude klok uit de klokketoren begeleidden. In die wondere wereld van verdeeld licht en donkere profielen klonk Mozart.

Zo was het Dubrovnik dat nu beschadigd en gebroken uitrijst boven gedreun van soldaten en geweren. Er rijden tanks, vrees ik. En als het na elven stil is, dan is dat geen vredige stilte. Wens Dubrovnik vrede toe met Kerst - en maanlicht over de stad.

Kerst in Leiden. Lawaai na elven en overal auto's. Geen witte steen en hoe vaak blijft de maan niet achter de regenwolken. Maar ook een stad in de luwte. Waar mensen ruimte hebben om te leven en van dat leven te genieten. Kijk hoe vol de winkels zijn. Zelfs voor wie weinig heeft is er nog zoveel. Een stad om van het leven te genieten.

Een ongeschonden stad en een rijk bestaan. Midden in de nood van de wereld, gebroken steden, gebroken levens, mogen we de vreugde om ons vredig bestaan

voegen bij de vreugde om het kind dat ons geboren werd. Zonder ons schuldig te voelen. Om de mens die genoemd wordt Vredevorst.

En dan hopen we op een jaar waarin we - desnoods alleen dichtbij- aan de vrede mogen bijdragen waarvan ons toegezegd is dat ze ooit bereikt zal worden.

Namens het bestuur wens ik u vreugdevolle, vredige Kerstdagen en een hoopvol 1992!

Afra Wamsteker

Schildersplein

Begin november heeft de gemeenteraad beslist over de aanleg van het Schilderspleintje bij de Weddesteeg. De wijkvereniging heeft gemeend te moeten protesteren tegen de ons inziens idioot hoge kosten die hiermede gepaard gaan. Het heeft echter niet mogen baten: de raad heeft het voorstel zonder meer overgenomen.

Hieronder de tekst van onze brief d.d. 4 november 1991 aan het College van B & W en de leden van de Gemeenteraad:

"Geachte dames en heren,

Volgens de gemeentelijke mededeling in het Zondagsblad van 3 november j.l. beslist de raad morgenavond, 5 november, over de inrichting van het Schilderspleintje aan de Weddesteeg.

Allereerst mogen wij u feliciteren dat u eindelijk na ca. 8 jaar een beslissing over dit onderwerp kunt nemen.

Dit is echter ook ongeveer het enige waar wij ons over verheugen.

Wij vragen ons in gemoede af of in een tijd van bezuinigingen een bedrag van f 300.000,-- wel op deze wijze uitgegeven moet worden.

Nog slechts luttele jaren geleden, in 1987, achtte de gemeenteraad het te kostbaar om het borstbeeld van Rembrandt van de Witte Singel te verplaatsen naar de Weddesteeg. Dat zou de lieve som van f 27.000,-- moeten kosten.

Thans wordt er een "buitenatelier" gepland, waarvan wij ons afvragen of de bezoekers, waarvan we allemaal vurig hopen dat ze in het Rembrandt-jaar Leiden in grote getale zullen bezoeken, dit als zodanig zullen herkennen.

Daarbij wordt gemakshalve het initiatief van enkele bewoners, die het lange wachten moe waren en zelf maar bomen gepland hebben, genegeerd. Ook de belangen van

het botenverhuurbedrijf lijken te moeten wijken voor dit prestigeobject.

Wij vragen u met klem u te bezinnen of u met het voorgestelde in redelijkerwijs wel kunt instemmen.

Hoogachtend,

de secretaris, wnd."

Er gebeurt veel op verkeersgebied, de laatste tijd...

Na lang wachten was daar dan uiteindelijk de behandeling van de Evaluatienota Parkeerregiem van B&W op 4 december. En intussen stonden de kranten vol van plannen die wethouder Walenkamp had om de binnenstad autoluw te maken. In de vorige Hart van de Stad krant werd op het laatst nog een los vel ingevoegd om onze lezers te bewegen om hun mening te geven over de verkeersproblematiek. Er zijn minder reacties gekomen dan we hadden gehoopt, maar misschien wordt u ook wel eens wat inspraak- en enquête-moe?

Het hindert niet, want Keulen en Aken worden toch niet op een dag gebouwd. Eind januari zal de wijkvereniging een discussieavond organiseren, waarop u mondeling kwijt kunt wat schriftelijk niet op tafel is gekomen.

Over die discussieavond hoort u nog nader, maar twee dingen kunnen er alvast over gezegd worden.

Ten eerste: het verkeersprobleem is een echt probleem en we hebben alle inzet en creativiteit nodig om met elkaar een redelijke verdeling van vreugden en lasten te vinden. Hoewel de wijkvereniging een bewonersvereniging is, is de inzet van de avond niet die van "bewoners tegen de rest van de wereld" maar zichtbaar maken van de schaarste en de knelpunten.

Ten tweede: wie er zeker bij zal zijn, dat is wethouder Walenkamp. Mede met het oog daarop hebben Joep Creyghton en Afra Wamsteker een (lang) gesprek met hem gehad over het verkeer in onze wijk. Verderop kunt u daarover lezen.

Evaluatienota Parkeerregiem

In december 1989 verscheen het in opdracht van de gemeente gemaakte rapport Evaluatie Parkeerregiem 1989. Het bevatte onder meer scenario's voor een in de toekomst te volgen parkeerbeleid. Het rapport is (laat) ter beschikking gekomen van betrokkenen voor inspraak. De inspraakperiode viel in de herfst van 1990.

De vereniging voor Pieters- en Academie- wijk en Levendaal-West heeft op een flink aantal punten gereageerd.

Op grond van de inspraakreacties is een nieuwe versie samengesteld. Onze eerste indruk was dat aan een belangrijk deel van de wensen die de wijkvereniging in- bracht tegemoet is gekomen. Maar bij na- dere beschouwing bleken er een paar be- langrijke zaken niet zo geworden te zijn als wij wenselijk vinden. Onder meer werd niet de gehele Academiewijk betrokken in het zogenoemde parkeerrestrictiegebied (dit is het gebied waar bewoners een be- taalde parkeerontheffing kunnen krijgen) en werd er weliswaar een groter getal plaatsen ingeruimd voor bewonersparkeren, maar daartegenover stond dat het parkeren bij de (rode kop)parkeermeters niet meer gratis zou zijn. Praktisch gesproken be- tekent dat dan toch een terugloop in aan- tallen parkeerplaatsen voor bewoners.

Leiden autoluw?

Ongeveer in dezelfde periode bracht wet- houder Walenkamp een aantal uitgangspunt- en voor een verkeersbeleid voor de komen- de jaren in de openbaarheid. De elementen daarvoor werden aangereikt door een noti- tie van de directie verkeer en vervoer. Het gaat daarbij om een amtelijke noti- tie, die diende om de discussie op gang te brengen. Aangezien de notitie niet diende voor besluitvorming, was inspraak niet nodig. De hoofdlijnen uit de notitie volgen hieronder.

Volgens velen is (een belangrijk deel van) de binnenstad momenteel autoluw. Anders gezegd: er is de afgelopen jaren veel gebeurd waardoor er minder autover- keer in de binnenstad is.

Het autoverkeer in de binnenstad staat niet op zichzelf. Tegelijkertijd worden andere zaken uitgezocht die er verband mee houden, zoals de Evaluatienota Par- keerregiem, een uitwerking van de gedach- te om een distributiecentrum in te rich- ten waardoor vrachtverkeer vermeden

wordt, onderzoek naar de economische po- sitie van de binnenstad e.d.

Kortom: het gaat om een ingewikkelde zaak.

Er zijn allerlei redenen waarom je de auto uit de binnenstad zou willen houden: het winkelen en wandelen wordt aantreкке- lijker, het openbaar vervoer kan beter functioneren, het woonklimaat wordt aan- trekkelijker, het is beter voor het mili- eu, de monumentale binnenstad wordt niet zo aangetast, het staat mooier, etc.

Met binnenstad wordt een niet helemaal duidelijk begrensde stuk stad bedoeld. Wel binnen de singels, maar andere grenzen worden nog niet scherp getrokken, omdat daarvoor nog studie nodig is.

De begrippen autoluw, autoarm en autovrij worden vaak door elkaar gebruikt en dat werkt verwarrend. Daarom geeft de notitie begripsomschrijvingen: autoluw wil zeggen dat er alleen autoverkeer mag komen dat in het gebied een bestemming heeft, auto- arm wil zeggen dat auto's nauwelijks in het gebied mogen komen (zoals op de Bree- straat) en autovrij dat ze er helemaal niet mogen komen (zoals in de Haarlemmer- straat).

De afgelopen jaren is er in verhouding meer aandacht geweest voor het weren van de auto uit de binnenstad dan voor het duidelijk maken welke vrijheden er wel zijn. Om dat te veranderen moet men den- ken aan zaken als betere bewegwijzering, logische routes, voldoende parkeermoge- lijkheid dicht bij maar wel buiten het binnenstadsgebied, fietsenstallingen en busverbindingen.

Als we een autoluwe binnenstad nastreven, dan kunnen we daar nog verschillende ideeën over hebben: rigoureuze afsluiten, niet zo rigoureuze maar wel ontmoedigen, lastig maken en tenslotte de gedachte dat we er al bijna zijn, dat de binnenstad al autoluw is en dat we kunnen gaan werken

't klokhuis



breestraat 116, Leiden
Telefoon 071-121005

In den
Gependen
Ester

Rapenburg 97 Leiden
Telefoon 071-122176
Dinsdag t/m zondag geopend
van 18.00 tot 24.00 uur



Bloemmagazijn b.v.

Doezastraat 21
2311 GZ Leiden
Tel.: 071-120727

...Malle
Ja-n



BISTRO

NIJWSTEEG 11 LEIDEN
TEL. 071 - 123888

jaan verbeteren van de huidige situatie zonder veel ingrijpende veranderingen.

Met dit materiaal mag de gemeente proberen iets goeds voor de binnenstad tot stand te brengen. De eerste stap wordt gezet in een gedachtenwisseling op 18 december van de wethouder met de raadscommissie EVB. Daarvoor is op basis van de ambtelijke notitie een gespreksnotitie gemaakt. In sommige opzichten is die een duidelijker standpuntbepaling dan de ambtelijke notitie.

Wat staat er in?

Om de binnenstad aantrekkelijker te maken als winkel- en wandelgebied zal er meer autoluw moeten worden.

Er is meer gemotoriseerd verkeer in de binnenstad dan de stad aankan.

De gekozen oplossing moet helder, eenvoudig en logisch zijn. Ze moet bovendien haalbaar zijn.

De te kiezen oplossing zal negatieve effecten hebben. Deze moeten zoveel mogelijk worden opgevangen en dat moet ook zo snel mogelijk gebeuren.

In het binnenstadsgebied komen drie soorten gebieden voor: kernwinkelgebied, cultuurhistorisch/monumentaal/toeristisch gebied en woongebied. In sommige stukken binnenstad is dat verschil duidelijk, in andere komen de verschillen soorten door elkaar voor.

Er verdwijnt parkeergelegenheid op straat. Dat zal opgevangen moeten worden. Het eerste waar dan aan gedacht wordt is het bruikbaar maken van de bestaande parkeergarages. Verder kunnen sommige particuliere parkeerterreinen misschien mede gebruikt worden als openbare gelegenheid. Tenslotte zal nagegaan worden of en zo ja waar extra parkeergarages moeten komen.

De discussie hierover wordt gevoerd in november en december. Daarna volgt een uitwerking in januari/februari, naar alle waarschijnlijkheid al meteen gecombineerd

met een inspraakronde. Standpuntbepaling en raadsbesluit zouden dan in maart/april kunnen volgen. De rest van het jaar gaat heen met detaillering van de plannen en in 1993 zullen de eerste resultaten zichtbaar worden.

De gemeente probeert verkeersbeleid en ander beleid zoveel mogelijk in samenhang te zien.

Walenkamp geïnterviewd

Joep Creyghton en Afra Wamsteker hebben een uitvoerig gesprek gehad met wethouder Walenkamp over de achtergronden en gevolgen van het standpunt dat hij steeds duidelijker begint in te nemen.

We zijn begonnen met uit te leggen dat de wijkvereniging een bewonersvereniging is en daarom in de eerste plaats op zal komen voor bewonersbelangen. Maar we hebben er aan toegevoegd dat veel mensen die hier wonen ook inzien dat het probleem niet meer een probleem is van wie er gelijk kan krijgen maar van zorgvuldig verdelen van de zeer schaarse ruimte. Anders gezegd: er valt te praten zonder dat de wijkvereniging meteen op de barricades gaat. Sterker, wij zijn van mening dat het ook in ons belang is om constructief mee te denken over haalbare en niet al te schadelijke oplossingen.

Onze eerste vraag betrof de relatie tussen de Evaluatienota Parkeerregiem en de notitie over de autoluwe binnenstad die daarna geschreven was.

Het beleid dat zich nu begint te vormen wordt onder meer gevoed door de ervaringen in de afgelopen jaren, bijvoorbeeld zoals vastgelegd in de Evaluatienota. Het is er eigenlijk een logisch vervolg op, maar het is ook een koersaanpassing. Het tot nog toe gevoerde beleid was gericht op beheersing van de verkeerssituatie -en dat blijft natuurlijk- maar daarbovenuit is er ook die koerswijziging: het uit-



KOYKER
sinds 1863

Boekhandels:
Breestraat 93, 2311 CK Leiden.
Tel. 071-160500.

Leidse Plein AZL,
Rijnsburgerweg 10, 2333 AA Leiden.
Tel. 071-180515.



nic de tombe

stationsweg 11-17

leiden

telefoon 071-122858

RESTAURANT
CAESAR

KAISERSTRAAT 7
LEIDEN

TEL. 071-124040

Dagelijks geopend van
18-22 uur.
Maandag 1/m vrijdag's:
Lunch van 12-14 uur.

RESTAURANT
DE
BISCHOP

KLOKSTEEG 7
2311 SK LEIDEN
TEL. 071-125024

DAGELIJKS GEOPEND
VANAF 17.00 UUR

gangspunt dat de auto overal moet kunnen komen wordt losgelaten. De toename van het autobezit en autoverkeer in de binnenstad is zo enorm geweest -en die trend blijft doorgaan- dat het verkeersaanbod eenvoudigweg niet meer te beheersen is. Er moeten dus grenzen worden getrokken tussen wat nog wel en wat niet meer kan. Walenkamp vindt dat verantwoord, mits de grenzen helder zijn en daarmee irriële verwachtingen over verkeersmogelijkheden in de binnenstad uit de wereld helpen. In de jaren zeventig berustte het verkeersbeleid op het principe van ontmoediging. Door het de automobilist lastig te maken zou hij vanzelf de binnenstad wel mijden. Maar in de negentiger jaren is de verkeersdruk zo toegenomen dat dat als basis niet toereikend is. De omstandigheden zijn veranderd en dus moet het beleid veranderen. De verkeerscirculatie en het parkeren moeten verdergaand aan regels worden gebonden. Dat is acceptabel als je maar duidelijk bent over die regels. Walenkamp is van mening dat de automobilist meer gediend is met duidelijkheid, omdat het hem veel ergernis bespaart. Bovendien is een duidelijke situatie veel gemakkelijker in de hand te houden dan een ingewikkelde.

Kortom: er mag minder, maar dat wordt duidelijker en logischer.

Hoewel ons dat op zich gezond in de oren klonk, waren wij toch niet zo gerust op de effecten van die helderheid. Bijvoorbeeld het onderscheid in kernwinkelgebied, cultuurhistorisch gebied en woongebied is op zich helder genoeg. Ook de gedachte dat er geen auto's in het winkelgebied moeten komen, vrijwel geen auto's in het cultuurhistorische gebied en wel circuleren en parkeren in het woongebied, waar de bewoners tenslotte hun auto kwijt moeten.

Maar dat leek ons een te eenvoudige benadering. Als je er even over nadenkt, dan realiseer je je dat boven vrijwel alle winkels mensen wonen en vaak nog veel ook, net zoals het cultuurhistorische gebied waarschijnlijk nauwelijks dunner bevolkt zal zijn dan het woongebied, al was het maar vanwege de vele studenten. Waar blijven dan de auto's van wie niet in het woongebied woont? In het woongebied dus, dat daardoor niet alleen zijn eigen verkeersaanbod, maar ook dat van de andere gebieden krijgt te verstouwen.

Walenkamp beaamt dat dat een probleem zal zijn, maar hij merkt er wel het volgende bij op. Mensen die in het kernwinkelgebied wonen zijn gewend aan het feit dat ze niet gemakkelijk hun auto kwijt kun



foto beschikbaar gesteld door de gemeente

nen. Het hoort bij de plaats waar ze wonen en dat hebben ze aanvaard. Ze hebben daar allang oplossingen voor gevonden.

Moeilijker ligt het in het cultuurhistorische gebied. Sommige stukken zijn heel aantrekkelijk voor bezoekers, terwijl andere eigenlijk gewoon woongebieden zijn. Dat los je met een enkele maatregel niet op. Walenkamp is dat ook vast niet van plan. Hij wil een dubbel spoor uitzetten. Aan de ene kant de beheersing van het verkeer door delen van de binnenstad autoluw te maken en anderzijds maatregelen voor het opvangen van de negatieve effecten. Hij wil geen maatregel invoeren alvorens tot in details geïnventariseerd te hebben wat er voor alternatieven zijn en hoe groot de behoefte is aan parkeergelegenheid. Bijvoorbeeld op particuliere terreinen of door particulier initiatief, maar ook door inspanning van de gemeente. En hij wil redelijke maatregelen invoeren om selectief parkeerontheffing te kunnen uitreiken. Al in de Evaluatienota Parkeerregiem wordt gesproken over het uitsluiten van mensen met een OV-jaarkaart (thans voornamelijk studenten) van de mogelijkheid om een parkeerontheffing te krijgen. Het bestuur van onze vereniging -hoewel de studenten jaren over het algemeen te boven- had toch wel veel moeite met dat standpunt. Het lijkt zo heel erg op discrimineren.

Walenkamp denkt daar anders over. Hij moet een tekort aan plaatsen verdelen en dan vraagt hij zich af of de rechten van

hen die wellicht voor hun werk afhankelijk zijn van het hebben van een auto niet voor gaan. Bovendien vindt hij het een compensatie voor iets waarin studenten een voorsprong hebben op gewone burgers: een OV-jaarkaart die het mogelijk maakt om onbepaald met het openbaar vervoer te reizen. Deze ingreep zet ook zoden aan de dijk, want het gaat al gauw om een derde (ca 300) van de parkeeronthefingen.

Hij heeft via het universiteitsblad *Mare* zijn gedachten in studentenkringen neergelegd en wacht nu de reacties af.

Hoewel hij kennelijk aandacht heeft voor het belang van de meer reguliere bewoner van de binnenstad, vragen wij ons af of hij bij een gebrek aan parkeergelegenheid het belang van bewoners zal laten overwegen of dat van bezoekers. Desgevraagd zegt hij dat dat van het gebied afhangt. In het winkelgebied is de bezoeker het belangrijkste, in het woongebied de bewoner.

Maar hoe je je prioriteiten ook legt, het is wel een mooi streven om te proberen een hele groep aan bod te laten komen, maar dat zit er niet meer in. De stad is vol en dat betekent dat ook bewoners geen volledige zekerheid meer zullen hebben over een openbare parkeerplaats. Het hebben van een parkeeronthefing wordt nu gezien als een recht op een parkeerplaats. Dat is het binnenkort niet meer. Er is geen enkele garantie dat die plaats er ook is. Om het beperkte aantal bewonersplaatsen vecht een aantal dat ongeveer twee keer zo groot is. Het enige voordeel is dat je niet ook tegen parkerende bezoekers hoeft te vechten.

We brengen naar voren dat wel betalen voor een ontheffing en dan toch niet kunnen parkeren haaks staat op het rechtvaardigheidsgevoel. Je zal ze de kost moeten geven die dan denken: geen bewonersplaats, dan maar een bezoekersplaats, en ik zie wel of ik een bon krijg. De burger gaat uitrekenen wat voordeliger is, in plaats van de genomen maatregelen

in principe op te volgen. Dat is een ongewenste situatie, zo'n "calculerende burger".

Walenkamp is zich bewust van dat risico. Daarom is goede handhaving van de voorschriften belangrijk. Dat gaat gemakkelijker en sneller als de regels eenvoudig zijn. Voor hem een goede reden om een heldere en eenvoudige oplossing na te streven. En tot die helderheid behoort de stelling dat een ideale oplossing voor het verkeer in de binnenstad waarbij iedereen aan bod komt er niet meer komt. Het gaat om verdeling van de schaarse en hij verwacht dat bewoners, bezoekers en bedrijfsleven bereid zijn dat probleem gezamenlijk te dragen, in plaats van zich "calculerend" op te stellen. Als ze daartoe bereid zijn, dan denkt hij dat er nog heel aanvaardbare oplossingen zijn te vinden, openbare en particuliere.

Zonder dit optimisme onmiddellijk te delen, zeggen we dat we daarin mee willen helpen. Maar dan is wel belangrijk dat Walenkamp zorgt dat hij niet het krediet verspeelt door bij korte termijn oplossingen bewoners opvallend te benadelen (of winkeliers natuurlijk, maar daar hoeven wij niet voor op te komen). De aanpassingvoorstellen in de Evaluatienota Parkeerregiem baren ons toch wel wat zorgen. Ons inziens wordt er teveel bezoekersverkeer het oude stadshart ingeleid doordat er bezoekersparkeerplaatsen (met parkeermeters met rode kop) zijn. Men rijdt dan toch de stad in, want je kunt niet weten of er plaats is. Dat leidt tot veel circuleren en illegaal neerzetten omdat terug en dan lopen ook weer zo moeilijk is. Zeker ten opzichte van de hoofdlijnen van het autoluw-plan is zo'n tussenmaatregel onaantrekkelijk en eerder en verslechterend dan een verbetering. Volgens Walenkamp heeft de directie Verkeer goede redenen voor deze tussenoplossing. Op dit moment is er geen mogelijkheid om de effecten op te vangen van het geheel weren van bezoekende auto's uit de binnenstad en dan moet je een tussenop-

groente- fruit en
rauwkostspecialist



De specialist

Doenzastraat 10 - Leiden

SCHOENWINKEL
"BRABANT"

NOORDEINDE 42
TEL.: 071-149813

WALDLAUER	HELIOFORM
DACHSTEIN	MEPHISTO
BUFFLOX	PICARDI
AVANG	ARA

EN VELE ANDERE
BEKENDE MERKEN

COMPAENEN
TOBACCONISTS

LEREN
PIJPROKEN?

Neem er
de tijd
voor!



Marcella Bus
Korevaarstraat 3
Leiden

KLAASSENS

Beste Mens Nieuw Leiden
1892

BREESTRAAT 114 AB LEIDEN

lossing kiezen. "Je moet die rode-kop-meters zien als de voorlopers van de geconcentreerde parkeervoorzieningen aan de rand van de stad" zegt hij.

Wij zijn niet erg overtuigd dat nu juist deze maatregel zo'n geschikte is, maar tot troost voegt hij er aan toe dat het vervangen van parkeermeters of het veranderen van het voorschrift wie er wel of niet gebruik van mogen maken in elk geval een vrij eenvoudige aanpassing is, als die nodig mocht blijken.

Maar is het handhaven van bezoekersparkeeren "omdat je ze toch niet tegen kunt houden" niet een goed voorbeeld van "volgend beleid? Iets waar de overheid zo graag van af wil om over te gaan op sturend beleid?

"Tja", zegt Walenkamp, "er zit ook in die meters wel een element van sturing, maar afgezien daarvan, je kunt niet een enkel element eruit pakken en dat naar je zin inrichten zonder met de rest rekening te houden. En het is niet verstandig, zeker nu je verder beleid aan het ontwikkelen bent, om de systematiek van de bestaande oplossing al te veel geweld aan te doen". "Maar als bewoners niet meer bij de parkeermeters mogen staan en er komen er ook nog steeds bij, dan is het wel een aanzienlijke achteruitgang, voor een duurdere ontheffing" zeggen wij. Heeft de wethouder dat er voor over?

Ja, dat heeft de wethouder. De binnenstad heeft dringend economische opleving nodig. De afgelopen jaren is de economische functie fors achteruitgegaan. Overal waar je autoluwe winkelgebieden creëert, zie je de stad opleven. Maar bezoekers moeten niet alvast verbannen worden, terwijl er nog geen goede alternatieven zijn.

De notitie van de directie verkeer gaf drie scenario's voor de aanpak: rigoureuze, ontmoedigend en stabiliserend. Walenkamp kan best aangeven welk scenario hij kiest: het rigoureuze. "Want" zegt hij "ontmoediging alleen is onvoldoende gebleken en er zijn weliswaar al wel gebieden autoluw, maar in de bestaande situatie is daarmee het probleem niet opgelost. Als je de cijfers leest over de verwachte verkeerstoename, daar word je stil van."

En hoewel parkeren wel het grootste probleem lijkt te zijn, willen we het toch ook nog even hebben over het rondrijden. Voelt de wethouder iets voor bijvoorbeeld tolheffing bij de stadsgrenzen? In Noorwegen is dat steeds gebruikelijker aan het worden. Walenkamp ziet echter meer in gereguleerde routes, wegen waar alleen

bepaald verkeer mag komen. Met elektronische pasjes kun je dat in de toekomst heel goed regelen. Zo zou je stukken binnenstad wandelgebied kunnen maken, maar toch niet afsluiten voor bijvoorbeeld bewonersverkeer, of bepaalde vormen van zakelijk c.q. alarmverkeer.

En de Breestraat?

Hij is van mening dat het openbaar vervoer daar niet gemakkelijk is weg te denken, maar dat er misschien wel iets gedaan kan worden aan de kwaliteit van wat er rijdt. Stillere bussen, milieuvriendelijker ook, en betere controle op het rijgedrag. Op zich is de huidige situatie best een vooruitgang, vergeleken met de situatie van vòòr 1988. En eigenlijk, zo constateren we, zijn de brommers het vervelendst: lawaai, stank en onvoorspelbaar weggedrag.

Hij besluit dit lange gesprek met het uitspreken van de wens dat de bewoners in de wijk zullen willen bijdragen aan de gedachtenontwikkeling over verkeer in de binnenstad.

Afra Wamsteker

Nieuwe lezingencyclus 'De Pieterskerk en Leiden'

Op zondag 26 januari 1992 zal de eerste van een serie lezingen worden gehouden over de rol van de Pieterskerk in Leiden. Deze eerste lezing heeft als onderwerp: het orgel van de Pieterskerk. Spreker zal zijn dr. J. van Nieuwkoop.

De aanvangstijd is 14.00 uur en de toegangsprijs bedraagt f 2,50. Na afloop van de lezing, die ongeveer drie kwartier zal duren, wordt er thee geschonken en zal het orgel worden bespeeld. Hierna bestaat voor belangstellenden de mogelijkheid een (algemene) rondleiding door de kerk te volgen.

De serie lezingen zal worden gehouden op iedere laatste zondag van de maand. Volgende lezingen zullen als onderwerp hebben: de Pilgrimfathers in Leiden (23 februari, spreker: prof. dr. J.W. Schulte Nordholt, emeritus hoogleraar Amerikaanse Geschiedenis RU Leiden); de Pieterskerk in het sociaal-culturele leven van Leiden (29 maart, spreker: dr. D.E. H. de Boer, docent Middeleeuwse Geschiedenis RU Leiden), en het Laatste Oordeel, drieluik van Lucas van Leyden (26 april, spreker: drs. M.L. Wurfbain, voormalig directeur van het Stedelijk museum De Lakenhal).

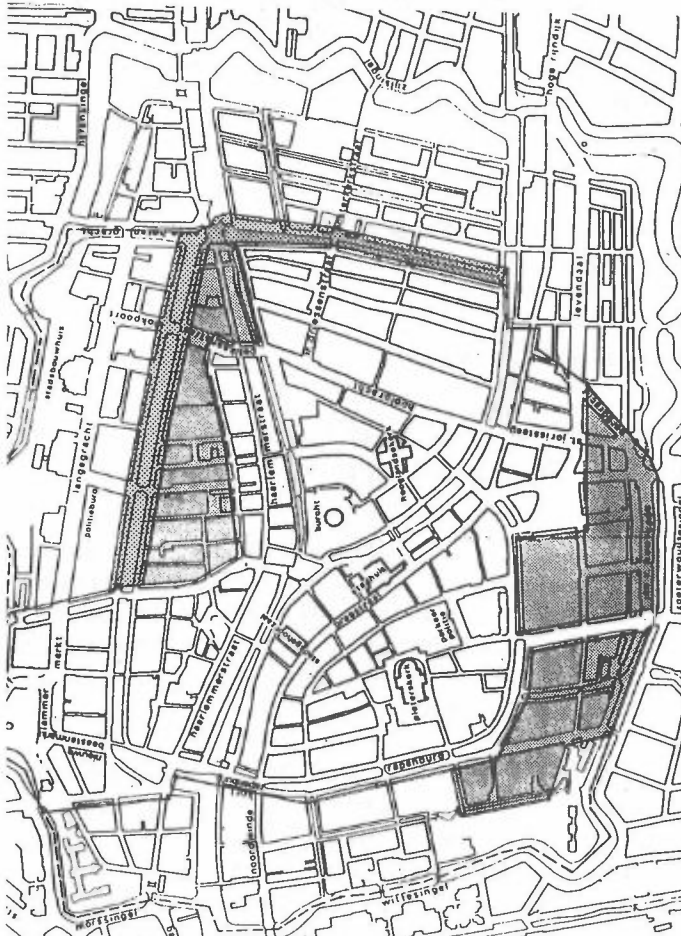
Evaluatie parkeerregiem

Bijna een jaar na afloop van de inspraaktermijn heeft het College een aangepast voorstel over het parkeerregiem ingediend.

In het onderstaande is het voorstel kort samengevat. Tevens is verwerkt onze mondelinge inspraak in de commissievergadering, die op 4 december j.l. plaats vond, en het resultaat daarvan.

Omvang restrictiegebied

Het bestaande gebied wordt uitgebreid met Mareldorp, Levendaal-west en een deel van de Academiewijk (zie de plattegrond).



PARKEERRESTRICTIEGEB
 --- grens plangebied
 ▭ huidig gebied
 ▭ voorstel uitbreiding '90
 ▭ voorstel uitbreiding '91

Aan onze vraag de gehele Academiewijk in het restrictiegebied op te nemen, juist vanwege de thans optredende overlast, zoals bleek uit onze enquête, is, zonder daarvoor een motivatie op te nemen, geen

gevolg gegeven. Dit verzoek is in de commissievergadering door ons nog nader toegelicht (parkeeroverlast neemt in het resterende vrije deel alleen nog maar toe) doch ook daar niet gehonoreerd. Volgens de wethouder stond die motivatie wel in het voorstel!

Belanghebbendenregeling voor bedrijven

Van de in 1990 voorgestelde verruiming voor bedrijven (in principe kan elk bij de Kamer van Koophandel ingeschreven bedrijf een vergunning krijgen) is dankzij de inspraakreacties weinig overgebleven. De criteria voor bedrijven worden in die zin aangepast, dat alleen aan die bedrijven een vergunning wordt verleend, die t.b.v. vervoer van zware, kwetsbare of omvangrijke goederen, iets dat dagelijks veelvuldig (5x of meer) plaatsvindt, over de auto moeten kunnen beschikken in de directe omgeving (=minder dan 100 m loopafstand) van het bedrijf. De vergunning is daarbij gekoppeld aan het vestigingsadres en niet langer aan het kenteken. De vergunning is alleen geldig op werkdagen van (ma t/m vrij) van 8-18 uur (was 7-19 uur), waardoor aan ons bezwaar van "overlapping" met bewoners is tegemoetgekomen.

Voor bedrijven binnen het restrictiegebied, die volgens de criteria niet in aanmerking komen voor een vergunning, is een jaarkaart tegen gereduceerd tarief (f 1500,-) verkrijgbaar.

De meeste commissieleden zagen hier trouwens de noodzaak niet van in.

Belanghebbendenregeling voor bewoners

Per deelgebied wordt het plaatsaanbod en het aantal uit te geven vergunningen beter op elkaar afgestemd, door in sommige wijken het aantal plaatsen voor vergunninghouders uit te breiden. Met name in de Pieterswijk wordt het aantal vergunninghoudersplaatsen volgens opgave van de gemeente met ca. 100 verhoogd.

Bij het vaststellen van de lokaties voor de diverse soorten gebruikers zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd: het weren van zoekverkeer uit typische woongebieden, het zoveel mogelijk autoluw inrichten van deze gebieden en het centrum-winkelgebied. In concreto: concen

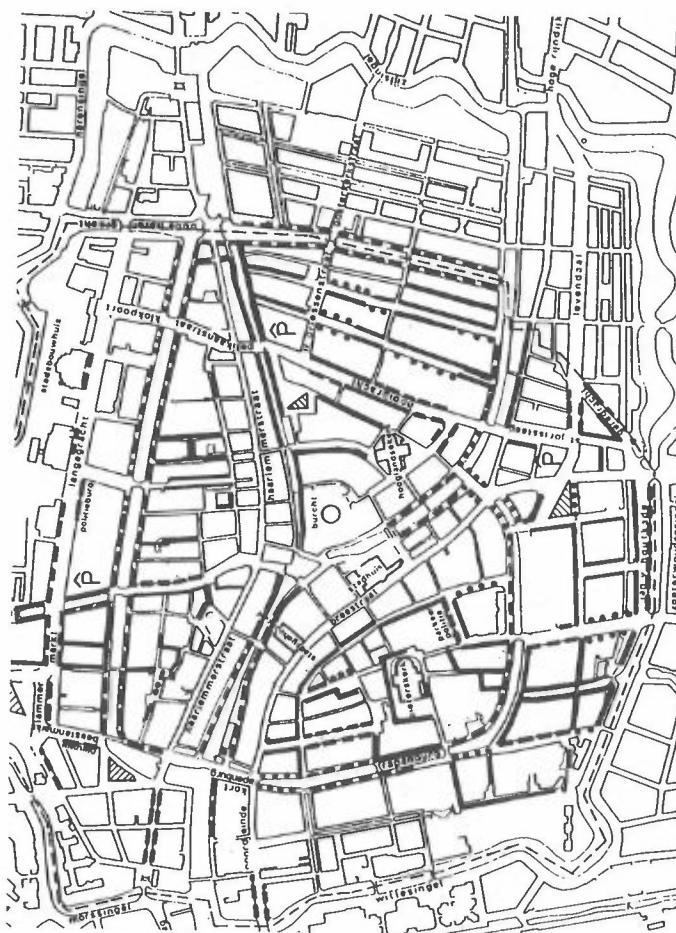
look
 OPTIEKADVIESCENTRUM
 JAN HUGO BARENDREGT

BREESTRAAT 140, 2311 CX LEIDEN. TELEFOON (071) 122213.

Drukkerij • Zetterij • Reproservice

van der Linden
 OFFSET • LICHTDRUK • FOTOCOPIE • LEIDEN

Vliet 4a-6 2311 RE Leiden Tel. 071-120815 Fax 071-133006



PARKEERVALUATIE '91
 - - - grens plangebied
 — vergunninghouders
 ···· betaald parkeren
 ▨ terrein betaald park
 ●●●● rode kop

tratie van vergunninghoudersplaatsen in binnengebieden en het situeren van betaalde (kortparkeer)plaatsen aan de randen. Zie de plattegrond boven aan deze pagina.

Vergunninghouders mogen niet bij "rode kop"-meters parkeren. Deze zijn uitsluitend bestemd voor bezoekers. In de commissievergadering bleek dit laatste uitsluitend te gelden voor de tijd, waarin voor de meters betaald dient te worden. Buiten deze uren (voornamelijk 's-avonds en zondags) mogen vergunninghouders wel degelijk hier staan.

In de commissievergadering hebben wij onze instemming betuigd met bovengenoemd uitgangspunt. Het Rapenburg en het Steenschuur, die beiden bovendien goed bereikbaar zijn vanuit Kort Rapenburg/Noordeinde resp. Korevaarstraat, zijn vanuit deze optiek een aanvaardbaar concentratiegebied voor bezoekersverkeer. Ook Zonneveldstraat en het stukje Langebrug bij de Sociale Dienst zijn in dit verband logische lokaties.

Papengracht en Pieterskerkgracht (resp. betaald parkeren en "rode kop"-meters) daarentegen zijn dit zeker niet! Bij deze lokaties is juist een toename van het zoekverkeer te verwachten en daarmee van

de parkeeroverlast. Het argument dat de gemeente aanvoerde, dat "rode kop"-meters ook bedoeld zijn voor het parkeren van de visite van de bewoners, snijdt geen hout: er zijn immers dagkaarten te verkrijgen of anders zijn er ook nog de plaatsen bij gewone parkeermeters en -automaten.

Een deel van het Rapenburg daarentegen, dat veel beter bereikbaar is voor bezoekers (tussen Houtstraat en Klokksteeg), dat veel beter bereikbaar is voor bezoekers en veel beter te overzien, wordt volgens het plan uitsluitend voor vergunninghouders gereserveerd. Ruil deze plek met de Papengracht en laat zeker de "rode kop"-meters op de Pieterskerkgracht niet doorgaan.

Overigens komen die "rode kop"-meters ook ruim voor in het binnengebied van Pancras-Oost, waar men er ook niet bepaald gelukkig mee was.

Ons streven bezoekersparkeren inderdaad alleen aan de randen te laten plaatsvinden vond steun bij diverse commissieleden. Of ons verzoek daarmee ook gehonoreerd zal worden moeten we afwachten.

Door schaarste is de gemeente gedwongen beperkingen op te leggen aan het aantal vergunninghouders. Men heeft er daarom voor gekozen de bewoners in het bezit van een OV-jaarkaart uit te sluiten, omdat deze over uitstekende vervoersalternatieven beschikken. Op deze wijze kan een bijdrage worden geleverd aan het terugdringen van de automobiliteit in de binnenstad. Al vinden we niet dat dit de schoonheidsprijs verdient, het bestuur ziet op dit moment geen beter alternatief. Er kleven haken en ogen aan. Denk alleen maar eens aan de uitvoering in de praktijk. Alle politieke partijen, behalve de PvdA, hadden moeite met dit onderdeel en beraden zich nader in de fracties.

Bezoekersparkeren

Voor bezoekers wordt voorgesteld om:

- zoveel mogelijk in één van de 3 garages te parkeren;
- bewegwijzering en tarifiering daar op af te stemmen;
- vervolgens de grotere terreinen aan de rand van het kernwinkelgebied te benutten (Garenmarkt, Kaasmarkt, Beestenmarkt, molen De Valk);
- het parkeren in het meest centrale deel van de binnenstad qua tijdsduur te beperken (max. 2 uur) en in prijs aanzienlijk te verhogen (2,50 per uur);
- op diverse plaatsen een aantal "rode kop"-meters aan te brengen (alleen

voor bezoekers).

Wat de genoemde terreinen betreft betekent dat het volgende:

Garenmarkt: deels voor betaald (max. 2 uur) parkeren tegen hoog tarief, en deels voor vergunninghouders.

Kaasmarkt: deels voor betaald-kort (max. 2 uur) parkeren tegen hoog tarief, deels voor vergunninghouders, met name uit Pancras-west.

Beestenmarkt: geheel voor betaald parkeren (max. 4 uur/duur tarief) vanwege de nabijheid van de binnenstad en schaarste aan parkeerruimte aan de westkant van de stad.

Molen De Valk: voor betaald parkeren (laag tarief) en vergunninghouders

Door de terreinen in de nabijheid van de garages duur te maken en deels voor vergunninghouders te bestemmen hoopt men het gebruik van die garages te stimuleren.

Overigens is het voorstel omtrent het gebruik van de "rode kop"-meters niet consequent. Zegt men onder de hoofdstukken Bewoners en Bezoekers dat deze meters uitsluitend voor bezoekers zijn, onder het hoofdstuk Tarieven heet het opeens dat houders van een dag-, week-, maanden (gereduceerde) jaarkaart ook bij "rode kop"-meters kunnen parkeren.

Tarieven

Er wordt een differentiatie in het tarief voor betaald parkeren aangebracht: een relatief omvangrijke centrumzone (ongeveer tussen Rapenburg, Oude Singel en Hooigracht) waarin uitsluitend kort (2 uur) parkeren voorkomt tegen hoog tarief (f 2,50 per uur), en een smallere zone daaromheen waar een langere parkeerduur is toegestaan tegen laag tarief (f 1,50 per uur).

De vergunning voor bewoners gaat omhoog van thans f 180,-- naar f 240,-- per jaar. Bedrijven betalen voor de vergunning straks f 480,--.

Overige prijzen:

dagkaart f 12,50
weekkaart f 60,--
maandkaart f 240,--

De maandkaart voor het terrein molen De Valk (alleen geldig op werkdagen) blijft f 60,--, terwijl de jaarkaart op f 240,-- wordt gebracht.

Als u dit leest heeft de gemeenteraad reeds een besluit genomen (17 december volgens de mededeling in de commissievergadering). Het bestuur zal voordien haar standpunt, voor zover nog niet gehonoreerd, aan de raadsleden doen toekomen.

J.J.M. Gerritsen

Programma Pieterskerk

december 1991

vr 20	Weihnachtsoratorium J.S. Bach, Bachkoor Holland	19.30-23.00
za 21	Tentoonstelling Juan de Cruz (tot 14.1.92)	
zo 22	Rondleiding	15.00
ma 23	Kerstsamenzang	20.00-22.30
wo 25	Rondleiding	15.00
do 26	Rondleiding	15.00
zo 29	Rondleiding	15.00

januari 1992

zo 05	Rondleiding	15.00
ma 06	Ass. Praktijkexamina	18.00-22.30
di 07	idem	17.30-22.30
wo 08	idem	17.30-22.30
zo 12	Rondleiding	15.00
zo 19	Rondleiding	15.00
za 25	Scratch Messiah	08.30-23.30
zo 26	Pietpraetje: graven in de Pieterskerk	14.00
	Rondleiding	15.00
	Cantatedienst	19.00-20.30

februari 1992

zo 02	Rondleiding	15.00
vr 07	RUL: Dies Natalis	15.30-19.30
zo 09	Rondleiding	15.00
vr 14	Benefietconcert (optie)	20.00-22.30
zo 16	Rondleiding	15.00
za 22	Leidse Rechtswinkel, lustrum symposium (optie)	10.00-22.30
zo 23	Pietpraetje: Rondleiding	14.00 15.00
	Cantatedienst	19.00-22.30
vr 28	Benefietconcert (optie)	20.00-22.30

Het Smalle Pandje Met De Brede Sortering
Sanders Wijnhuis - Doezastraat 12

>> au fin bec <<

FABERS

Kloksteeg 13 2311 SK Leiden Tel.: 071-124012

maart 1992

do 05 Promotiefest	15.00-22.00
zo 08 Rondleiding	15.00
vr 13 Diner (optie)	19.00-01.30
zo 15 Rondleiding	15.00
zo 22 Artistieke Handen	11.00-17.30
zo 29 Pietpraetje: Leven in de M.E.	14.00
Rondleiding	15.00
Cantatedienst	19.00-20.30

Een hartekreet van een bewoner

Naar aanleiding van de vorige Hart van de Stad krant kregen wij een lange brief van mevrouw J.J. Dickhoff- van der Linden. Zij heeft bezwaren tegen de opstelling van het bestuur op een aantal punten. De brief is te lang om in zijn geheel over te nemen, maar we vonden het belangrijk genoeg om in elk geval stukken eruit in zijn geheel te citeren en verder de tekst samen te vatten. Het is best mogelijk dat meer bewoners er zo over denken en het is alleen maar goed als het bestuur dat weet.

Tussen de woorden van mevrouw Dickhoff door geven wij wat commentaar om in elk geval te verhelderen wat wij zelf bedoeld hebben.

De brief behandelt twee punten: het auto-vrij maken van het Conscientieplein en de enquête over het terrasbeleid.

De bezwaren over het auto-vrij maken van het Conscientieplein komen er op neer dat wel aan de wensen van een van onze bestuursleden (die daar woont) tegemoet is gekomen, maar niet aan die van andere bewoners. Hij heeft er met andere woorden "een prachtig privé-plein" aan gekregen "met een inrichting die niet echt uitnodigt voor andere bewoners om er gebruik van te maken".

Haar probleem is dat een aantal bewoners onvoldoende zijn stem heeft kunnen laten horen bij de gemeente, die zelf de ontwerper van het plan was. "De brief die kwam voordat de werkzaamheden begonnen, was voorzien van een telefoonnummer (...) waarop men kon reageren. Bij navraag is gebleken dat er wel degelijk mensen gere-

ageerd hebben. Zij zijn (...) genegeerd: telefonsiche reacties hoeft men niet serieus te nemen.(...)

Ik vraag mij af: is dit democratie, wanneer ambtenaren zich zo laten inpakken door een minderheid, die bij machte is zijn/haar ideeën door te drammen.", aldus het schrijven van mevrouw Dickhoff.

Nee, dat zou inderdaad geen democratie zijn, dachten wij. Maar het is de vraag of het zo is gegaan. Wij kunnen niet controleren wat de gemeente doet en willen dat ook niet.

Voorwaarde voor de gemeente was, dat pas met het ontwerp gestart zou worden, nadat tweederde van de bewoners van het Kamper-eiland vóór het gemeentepan waren. Overigens was de nieuwbouw toen nog niet bewoond.

In principe waren wij voor het auto-vrij maken van het pleintje, wij hebben dan ook geen bezwaar gemaakt. Mevrouw Dickhoff heeft ons overigens ook niet gevraagd om dat te doen. Maar verder hebben wij ons ook niet sterk gemaakt om nu speciaal dat pleintje auto-vrij te krijgen omdat daar een bestuurslid woont. Hij is er best blij mee, maar niet geheel onbegrijpelijk is hij ook voorzichtig geweest in het praten erover met de gemeente. Naar zijn mening heeft hij nooit en nergens het feit dat hij in het bestuur zit gebruikt om zijn eigen zin door te drijven. Het bestuur zou hem dan trouwens op de vingers hebben getikt, want zo zijn wij ook wel. Er zitten ook autobezitters in het bestuur, dus u begrijpt dat meningen wel eens verdeeld zijn.

En dan de enquête over het terrasbeleid. Mevrouw Dickhoff schrijft over het artikel en de enquête:

"Dan moet het mij toch van het hart, dat er in de vraagstelling alleen maar wordt uitgegaan van mensen die last hebben van terrassen. (...) U praat over last of overlast in uw enquête. Waar blijft de vraag over het plezier dat men er (aan) kan beleven. Bij de formulering is iedereen die voor terrassen is, bij voorbaat al uitgesloten voor reactie, of men moet, zoals ik, er uitgebreid op ingaan. (...) Net zoals bij het referendum krijgt u bij



Leids schilder- en tekengenootschap
"ARS AEMULA NATURAE"
 Dag- en avondkursussen

- akwalleren
- modeltekenen
- boetseren
- tekenen
- etsen
- schilderen

Pieterskerkgracht 9, Leiden
 Inlichtingen: Tel.: 071-14 07 84

B E T E R U I T M E T R E I S B U R O



DOEZA STRAAT 30, LEIDEN. TEL: 071-133941



uw enquête natuurlijk reacties van het waarschijnlijk kleine percentage dat tegen terrassen is. Mijn vraag: gaat u die reacties zetten tegen de niet-reagerende bewoners, die gewoon geen last hebben en het leuk vinden dat de wijk leeft. (...)

Ik krijg de indruk dat de mensen die lid zijn van het bestuur van uw vereniging weinig of geen gebruik maken van het buitengebeuren in onze wijk."

De terrassenquête was bedoeld om gemeente en politie inzicht te geven in de mate waarin het nieuwe terrasbeleid de afgelopen zomer een succes is geweest. Het ging ons dus niet om voor- of tegenstanders van terrassen, maar om hoe het de afgelopen maanden heeft gewerkt. Kennelijk was dat toch niet zo duidelijk geworden in ons verhaal. Aangezien er ook heel weinig mensen hebben gereageerd, vragen we dan ook nog eens: hebt u de indruk dat het nieuwe terrasbeleid een vooruitgang was ten opzichte van vroeger - of u nu voor- of tegenstander bent van terrassen in het algemeen.

Overigens wat het bestuur betreft: voor anderen kan ik niet spreken, maar zelf zit ik wel eens op een terras, alleen eigenlijk nooit 's avonds, dus misschien heb ik dan geen recht van spreken?

En tenslotte schrijft mevrouw Dickhoff:

"Ik vind uw krant de laatste tijd weinig objectief. De Hart van de Stad krant is er voor iedereen in onze wijk en daarbuiten. Misschien kunt u met uw bestuur en redactie eerst eens nagaan of u niet teveel met eigen meningen bezig bent."

Dat trekken wij ons aan, om twee redenen. Allereerst vinden wij het een onaardige opmerking. De wijkvereniging kost een behoorlijke portie tijd van mensen die daarnaast ook meestal nog een drukke werkkring hebben. De Hart van de Stad krant mag er dan voor iedereen zijn, er zijn maar heel weinig mensen bereid om er iets in te schrijven en om hem rond te brengen. En gelooft u mij: u hebt hem aanzienlijk sneller gelezen en u een mening gevormd over de inhoud dan wij hem bij u in de bus kunnen laten belanden.

Dat neemt niet weg dat mevrouw Dickhoff best gelijk kan hebben met wat zij zegt. Maar dan leggen wij het probleem ook meteen bij haar en al onze lezers terug. Als wij als bestuur "teveel met eigen meningen" bezig zijn, dan hebt u ons te weinig gevoed met uw mening. Wat u vindt, kunnen wij niet ruiken! En daarom zijn we eigenlijk ook wel een beetje blij met de be-

zwaren die mevrouw Dickhoff inbrengt. Dan weten we tenminste wat haar mening is. Dus daarom tot slot: mevrouw Dickhoff, dank u wel voor uw brief, wij hopen dat onze reactie u redelijk voorkomt.

Afra Wamsteker

Leiden van alle markten thuis.

In september van dit jaar verscheen de Marktennota '91 die in het afgelopen jaar onderwerp van inspraak was. De achtergrondgedachte hiervan is dat de markten in de binnenstad een belangrijke rol spelen in de regiofunctie van Leiden. Verbetering van de markten in het centrum zal tot een versterking van die regiofunctie leiden.

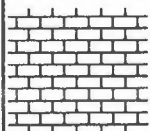
De nota gaat echter niet alleen over de centrummarkten op woensdag en zaterdag, maar ook over de wijkmarkten en bijzondere markten, het uitstallen van goederen op straat en alle andere (legale) vormen van handel op straat. Hieraan vooraf gaat een stukje geschiedenis, waaruit blijkt dat er op deze plaats aan de Rijn waarschijnlijk al vanaf omstreeks 1100 sprake was van een markt terwijl een oorkonde die de burggraaf in 1266 van graaf Floris V kreeg het eerste bewijs van een markt vormt.

De Marktennota '91 bevat in totaal 24 aanbevelingen, waarin even zoveel voorstellen worden gedaan voor verbetering van de markten en de ambulante handel in het algemeen en die o.m. betrekking hebben op uitbreiding van de markten in het centrum en in de Merenwijk, een verbeterde inrichting van die markten en een regeling van uitstallingen op straat en op de trottoirs.

Het belangrijkste punt is wel de voorgestelde uitbreiding van de centrummarkten, te beginnen op zaterdag, op Aalmarkt en Stille Mare. Hierdoor ontstaat tevens een aansluiting van het marktgebied aan het drukste winkelgebied van de Haarlemmerstraat. Naderhand kan ook de woensdagmarkt op deze wijze worden uitgebreid.

Ook de Hooglandse Kerkgracht is, gezien de verbinding tussen de Haarlemmerstraat en het Nieuwe Rijn/Breestraat gebied, geschikt om opnieuw bij de markt te betrekken; met name voor de antiek- en curiosamarkt die nu nog plaats heeft op het Stadhuisplein, waarvoor een herinrichtingsplan zal worden gemaakt met, zo mogelijk, een open front naar het water van de Nieuwe Rijn. Bij de daarvoor nodige

Pieterskerkhof 18



Gratis advies op bouwkundig gebied

Iedere donderdag van 20 tot 21 uur

verplaatsing van een aantal marktkramen kunnen dan tevens de fontein aan de Vismarkt en de zithoek daartegenover worden vrijgehouden.

Het doel van de voorgestelde maatregelen is dus tweeledig; enerzijds het scheppen van ruimte voor meer marktkramen en anderzijds een betere inrichting van de markt om de waardevolle elementen van het stadsbeeld ook op marktdagen voor het publiek zichtbaar te houden. De ruimte die beschikbaar komt door de uitbreiding zal dus gedeeltelijk worden benut om een aantal marktkramen andere plaatsen toe te wijzen. In dit verband past ook het plan om de kiosken op de Hoogstraat te verwijderen, waardoor het uitzicht over het water niet meer belemmerd wordt.

Naast een uitbreiding van de woensdag- en zaterdagmarkt in omvang wordt ook gedacht aan een uitbreiding van de markt in tijd. De nota komt met een voor velen misschien verrassend en tevens nogal ingrijpend voorstel om de koopavond te verplaatsen van donderdag naar vrijdag en deze te combineren met een markt op vrijdagmiddag en -avond.

Het blijft natuurlijk de vraag of er voor de nieuwe plaatsen voldoende gegadigden zijn. Volgens de nota staan er genoeg marktkooplieden op de wachtlijst, maar afgewacht moet worden of ze ook blijvend een plaats zullen willen innemen. Daarom is een gefaseerde aanpak van de uitbreiding in de plannen opgenomen.

Ook de bijzondere markten ontsnappen niet aan de uitbreidingsplannen. De St. Nicolaasmarkt bijvoorbeeld zal zo mogelijk in omvang worden uitgebreid. Een uitbreiding van de bijzondere markten zal vooral moeten worden gezocht in thema-markten zoals een boekenmarkt, een plantenmarkt, een culinaire markt en dergelijke. Deze dienen dan bij voorkeur te worden gehouden op de 4 zondagen per jaar, waarop de winkels geopend mogen zijn.

De belangstelling daarvoor zal worden nagegaan.

Zoals elke medaille z'n keerzijde heeft, heeft ook uitbreiding van de markten z'n konsekwenties.

Meer en vaker markten betekent ook meer

afval. Bij de verwerking van marktvuil zal het principe van "scheiding aan de bron" worden toegepast. Over de wijze waarop dat kan gebeuren wordt evenwel niet ingegaan; dat wordt blijkbaar aan de reinigingsdienst overgelaten.

De verkeerssituatie zal moeten worden aangepast en op marktdagen zal er minder parkeerruimte zijn terwijl er naar verwachting meer bezoekers zullen komen. Die bezoekers zullen meer met het openbaar vervoer moeten komen of op de fiets. In ieder geval zullen er bij uitbreiding van de markten meer fietsenstallingen komen. En de bewoners dan? In onze inspraakreactie hebben wij er op aangedrongen, dat de voorgestelde uitbreiding van de markten niet ten koste zal gaan van parkeerruimte voor vergunninghouders.

Het beleid m.b.t. terrassen en markten zal op elkaar worden afgestemd. In het zomerseizoen zullen terrassen, om de doorloop niet te belemmeren, tussen de kramen langs de waterkant worden gesitueerd. Aan het meubilair van die terrassen wil men uit esthetische overwegingen eisen gaan stellen.....(?)

Tenslotte komen in een laatste hoofdstuk het uitstallen van koopwaar en de standplaatsen voor straathandel aan de orde. Terecht wordt er veel geklaagd over het sterk toegenomen aantal uitstallingen die in de winkelstraten de doorloop hinderen. Voorgesteld wordt dan ook om in de druk bezochte winkelgebieden uitstallingen op trottoirs en op straat in principe niet meer toe te staan. Helaas is daar een uitzonderingsmogelijkheid aan toegevoegd op grond van de "belevingswaarde van het gebied".

Hoe en door wie is dat te beoordelen?

In onze inspraakreactie hebben wij opgemerkt dat dit een rekbaar begrip is en daardoor voor meer dan één uitleg vatbaar. We dringen er daarom op aan hiervan een uiterst spaarzaam gebruik te maken en met name in de Breestraat geen uitstallingen toe te staan, zolang deze straat niet uitsluitend voetgangersgebied is.

Afgezien van enkele aanbevelingen die vraagttekens oproepen is de Marktennota '91 een duidelijke, goed verzorgde en bovendien vlot leesbare nota, die ongetwijfeld nog heel wat discussie teweeg zal brengen. Een discussie die vanuit de wijkvereniging met belangstelling zal worden gevolgd.

C.F. van der Schaaf

PARKEERBELEID

Pieters- en Academiewijk: ten koste van vergunning- houders, maar ook van het woonklimaat.

De wijkvereniging komt op voor de belangen van de bewoners. Dat geldt ook voor het parkeerbeleid. Er staan twee verschillende soorten van belangen op het spel.

1. Belangen van de vergunninghouders

Deze komen nu het duidelijkst in gevaar. De tarieven gaan omhoog. Het wordt steeds moeilijker een plaatsje in de wijk te vinden. En door het invoeren van 'rode kop' meters worden straks ook nog eens veel plaatsen onttrokken aan het totaalbestand waar vergunninghouders nu nog vrij mogen parkeren. In de Pieterswijk komen er daarvan al ca. 100 stuks. In deze wijk zijn nu al meer vergunninghouders dan parkeerplaatsen (meters inbegrepen). Door uitsluiting van OV-jaarkaarthouders (studenten dus) zal de druk op het bestaande aanbod van plaatsen misschien iets afnemen. Maar de wanverhouding blijft, er zullen nog steeds meer vergunninghouders overblijven dan plaatsen waar vergunninghouders mogen parkeren.

2. Het belang van het woon- en verblijfsklimaat

Dit belang brengt met zich mee dat bewoners én bezoekers zich thuis kunnen voelen in de stad. Dat kan alleen als verkeer- en parkeeroverlast tot een redelijk minimum beperkt blijven.

60 à 65 % van de bewoners van de Pieterswijk verklaarde onlangs in een enquête 'zich te storen' aan het (parkerend) verkeer. Uit onze eigen enquête van vorig jaar kwam eenzelfde beeld te voorschijn. Ook de overlast vanwege horecabezoek blijkt voornamelijk samen te hangen met het -nachtelijke- rij- en parkeergedrag van de bezoekers. De klachten zijn telkens dezelfde: lawaai, stank, onveiligheid, blokkeren van voordeuren, van het uitzicht, etc.

Ons standpunt is dat straten gelegen binnen woonwijken gereserveerd dienen te blijven voor vergunninghouders. Een betaalde bezoekersplaats is namelijk een veel grotere bron van overlast dan een bewoners-vergunninghoudersplaats. Op een 'bewonersplaats' kun je gemiddeld een à

twee parkeerbewegingen per etmaal verwachten (daaronder verstaan we: aan komen rijden, invoegen, uitvoegen, wegrijden). Bij bezoekersplaatsen moet je toch al gauw denken aan zes à acht parkeerbewegingen per plaats. Bij plaatsen gereserveerd voor bezoekers ('rode kop') zal dit aantal nog hoger zijn.

Als deze schattingen juist zijn, veroorzaken bezoekersplaatsen drie à vier maal zoveel overlast als bewonersplaatsen. Vandaar ons standpunt dat bezoekersparkeren alleen plaats moet vinden aan de randen van woonwijken. Dat zou in de Pieters- en Academiewijk betekenen: wel bezoekersparkeren op Rapenburg en Steenschuur, maar zeker niet op Pieterskerkgracht en Papengracht. Ook op het Rapenburg en de Steenschuur zal parkerend verkeer overlast veroorzaken. Maar deze grachten zijn tenminste bereikbaar vanuit de hoofdwegen. Zoekverkeer door de wijk wordt daarmee dus voorkomen. Bovendien wordt hier geparkeerd langs het water, dus minder dicht op de woonhuizen.

We staan dus voor een dilemma. Enerzijds lijkt er niet te ontkomen aan een (verdere) beperking van het aantal uit te geven parkeervergunningen. Anderzijds constateren we dat de gemeente tegelijktijdig meer ruimte vrij maakt voor bezoekersparkeren in de binnenstad, midden in de woongedeeltes. Ten koste dus van het woonklimaat in de wijk. De huidige plannen van de gemeente betekenen dan ook een verslechtering, geen verbetering ten opzichte van de situatie nu.

Joep Creyghton



Caud'Art
SCHOONHEIDSSALON

Jacqueline van Heteren
Lange Brug 30
2311 TM LEIDEN
071 - 122 395

académie
scientifique de beauté - Paris

Stellingen als voorzet voor de forumdiskussie (eind januari '92) over de verkeersperikelen van de Pieters- en Academiewijk en Levendaal-West; juist of onjuist?

Kursief: dilemma's bij de keuzes tussen vrijheid en bereikbaarheid enerzijds en schoonheid en leefbaarheid anderzijds

■ **Autovrije buurten worden tweederangs buurten, de middenstand gaat terziele**

Nee: het is in Nederland niet meer zo dat het autobezit duidelijk standgebonden is; mits goed uitgevoerd, kan door autovrije straten juist extra allure verschaft worden.

Nee: toen de Haarlemmerstraat autovrij zou worden, voorspelden KvK en winkeliers het wegwijnen van het Leidse winkelhart; het tegendeel bleek plaats te vinden.

Ja: sommige winkel- en horecabranches zullen inderdaad niet gedijen als auto's niet dichtbij kunnen komen.

■ **Er is hier een gulden middenweg mogelijk tussen bereikbaarheid en leefbaarheid**

Nee: het middeleeuwse stratenplan leent zich niet voor het gemotoriseerde verkeer, ondanks het dempen van grachten, de verkeersdoorbraken en de kaalslagterreintjes, dus zonder vergaande beperkingen is het met gemotoriseerd verkeer niet leefbaar te maken.

Nee: beperking en versnippering van parkeergelegenheid leidt tot zoekverkeer en ongeoorloofd parkeren (blokkeren), eenrichtingverkeer leidt tot rondrijden, barrières tegen sluipverkeer leiden tot ongehoorzaamheid en daarmee tevens tot gevaar (tegen de geoorloofde richting in rijden).

Ja: misschien zijn de ingrijpendere alternatieven toch minder aantrekkelijk.

Ja: er moeten toch al uitzonderingen worden gemaakt t.b.v. alarmverkeer, leveranciers, aannemers, etc.

■ **Er is hier vooral een Parkeerprobleem**

Ja: autoverkeer is hier vooral bestemmingsverkeer naar of van parkeerplaatsen.

Ja: schaarste en versnippering van parkeergelegenheid leidt tot zoekverkeer.

Ja: op de ±670 woonhuizen en ±570 kleine wooneenheden (vooral studenten) van de Pieterswijk is het aantal parkeervergunningen gestegen tot boven de 900 en het aantal langparkeerplaatsen gedaald tot onder de 700; er is een accentverschuiving ten gunste van bezoekers (aantal kortparkeerplaatsen neemt toe) en ten koste van bewoners; per kortparkeerplaats wordt dagelijks meer af- en aangereden dan per langparkeerplaats, dus de verkeersdruk stijgt!

■ **Parkeergarages zijn het alternatief**

Nee: de meeste bewoners/bezoekers zijn niet bereid om enkele honderden meters te lopen.

Nee: parkeergarages zijn duurder dan parkeervergunningen.

Nee: garages zijn onaangenaam en, vooral 's avonds/'s nachts, sociaal onveilig.

Ja: indien parkeren op straat ook voor langparkeerders duurder wordt dan in de garages en effectieve maatregelen tegen de (gevoelsmatige en daadwerkelijke) onveiligheid worden getroffen.

■ **de bussen moeten uit de Breestraat**

Nee: er is voor de streek-/stadsbussen geen alternatieve route; juist bij terugdringen van de auto moet het openbaar vervoer eerder verbeteren dan verslechteren.

Ja: met de auto's eruit, maar de bussen niet, verbetert de leefbaarheid niet genoeg.

16 Smederij heropend

Op 22 november j.l. is de smederij op de Oude Varkenmarkt officieel heropend. Na het overlijden vorig jaar van Gijs van Velzen, een van de beide broers, die samen de exploitatie deden, was de smederij in feite gesloten. De andere broer, die sinds de laatste verkiezing deel uit maakt van de gemeenteraad, gebruikt de smederij af en toe nog voor kleine klussen.

De Stichting Levend Ambacht Leiden (STAL), wiens doelstelling het is de instandhouding van ambacht en nering in Leiden, heeft met de smederij haar eerste project gerealiseerd. Onlangs begon in de smederij een cursus smeden en koperdrijven. De eerste cursisten gaven tijdens de opening onder aanvoering van hun leermeester, de heer De Laat een demonstratie van hun kunnen.

De officiële opening werd verricht door burgemeester Goekoop, die onder het oog van ongeveer 100 belangstellenden en gehuld in het traditionele werktuue van blauwe kiel en leren voorschoot, 'de eerste klap' uitdeelde.

Goekoop ontving een oorkonde met daarop onder andere de tekst "nadat u de hamer,

vlogen de vonken er vanaf!"

In een humoristische toespraak zei de burgemeester onder meer te hopen dat veel cursisten hem zouden navolgen.

Omdat de ruimte in de smederij zelf niet geschikt is om zoveel gasten te ontvangen, werden de toespraken en de receptie gehouden in de achterraimte van het Wagenmakersmuseum aan diezelfde Oude Varkenmarkt, die het bestuur van het museum daarvoor ter beschikking had gesteld.

Belangstellenden voor de smeedcursus kunnen contact opnemen met de docent: J.A.C. de Laat, De Laat de kanterstraat 5. 2313 JS Leiden, telefoon 123137.

J.J.M. Gerritsen

HART VAN DE STAD KRANT

Een uitgave van de Vereniging
voor de Pieters- & Academiewijk
en Levendaal-West

Het Bestuur van de Vereniging voor Pieters- en Academiewijk en Levendaal-west is als volgt samengesteld:

Mw. A.W. Wamsteker-Meijer	voorzitter	Nieuwsteeg 23	tel. 124341
J.J.M. Gerritsen	wnd.secretaris	Rapenburg 20	tel. 120072
C.F. van der Schaaf	penningmeester	Pieterskerkchoorsteeg 23	tel. 122459
L.J.A. Pijnacker	lid	R.Conscientiestr. 14	
Mw. P. Schölvink	lid	Rapenburg 109/a	tel. 132612
J. Creyghton	lid	Papengracht 20a	tel. 122269
H. van Gelderen	lid	Vliet 7	tel. 141146

De redactie van de wijkkrant bestaat uit:

L.J.A. Pijnacker	lid	R.Conscientiestr. 14	
J.J.M. Gerritsen	lid/lay-out	Rapenburg 20	tel. 120072

Bij deze geeft (naam):..... telefoon:.....
adres:.....postcode:..... met ingang van:
zich op als lid/donateur van de Vereniging voor Pieters- en Academiewijk en
Levendaal-west, en verklaart de contributie/donatie (*) ad fl. te hebben
overgemaakt op de giro/bankrekening van de vereniging.

Leiden,.....
(datum) (handtekening)

postgironummer: 3664416 bankrekeningnummer: 33 55 58 402 (Rabo)

(*) contributie fl. 10,-- per jaar per gezin
fl. 7,50 per jaar voor alleenstaanden.

opgaveformulieren kunnen bij bestuursleden worden afgegeven of naar postbus
11016, 2301 EA Leiden worden gezonden.