

# Schaalsprong Openbaar Vervoer

## De gevolgen voor het OV-knooppunt Leiden

Het afgelopen half jaar is steeds duidelijker geworden dat er een schaa sprong in het Openbaar Vervoer nodig is. Nu de economische crisis voorbij is groeit de mobiliteit steeds harder en een verkeersinfarct op de weg en op het spoor dreigt. Ook organisaties als VNO en ANWB zijn tot de conclusie gekomen dat de oplossing niet ligt in nóg meer faciliteiten voor het autoverkeer, maar dat de mobiliteit anders georganiseerd moet worden. Het dichtslibben van Nederland met autoverkeer is alleen te voorkomen door een verandering van de modal split in de verplaatsingswijze. Naast de toename van het fietsverkeer op de middellange afstand zal een versterking van het OV noodzakelijk zijn. Zie ook de [mobiliteitsalliantie](#)

De staatssecretaris I&M schreef in december 2016 een [brief](#) aan de 2<sup>e</sup> Kamer over het [Toekomstbeeld Openbaar Vervoer](#), met de aankondiging van een ontwikkelagenda, en bracht begin mei de (vierjaarlijkse) [Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017](#) (NMCA) uit. In dit rapport wordt een groei van minimaal 8% verwacht voor bus, tram en metro en tenminste 27% voor de trein.

De provincie Zuid-Holland bracht al in samenwerking met de metropoolregio Rotterdam-Den Haag een [ontwikkelagenda](#) uit. Daarin wordt omstreeks 2040 een groei van 35% van het aantal OV-reizigers voorzien. De metropoolregio Rotterdam-Den Haag is al met de uitwerking rond Den Haag begonnen in een aantal ateliers, waar ook de gemeente Leiden en Rover bij betrokken zijn. Voor Den Haag gaat het om een schaa sprong, het gaat niet slechts om het verbeteren van het openbaar vervoer.

Een schaa sprong in Den Haag zal gevolgen hebben voor de nabij gelegen steden. Het rail gebonden vervoer zal een groter gebied gaan bestrijken, meer tram- en lightrail lijnen en meer P+R voorzieningen. Het autoverkeer richting centrum Den Haag kan worden teruggedrongen en deels vervangen worden door openbaar vervoer.

Zelfs als het hoofdspoor geschikt zal zijn om ook lightrail te gaan verwerken zal voor Leiden de verbinding Lammenschans – Leidschendam-Voorburg aan belang gaan toenemen. Dit is momenteel een onderschatte verbinding (via buslijn 45), die met één overstap een relatie geeft met Rotterdam-Centrum (via lijn E) of Den Haag Centrum (via Randstadrail lijn 3 of 4). Deze verbinding is vrij eenvoudig om te zetten door Randstadrail lijn 2 door te laten rijden naar het eindpunt van lijn 6, en deze verbinding via Voorschoten door te trekken naar Leiden Centraal. Zo is het gehele centrum van Den Haag vanuit Leiden zonder overstappen te bereiken.

De relatie BioSciencepark met het centrum van Den Haag zal de komende jaren aan belang gaan winnen. Dit zou kunnen inhouden dat er westelijk naast het spoor langs de A44 een aparte lightrail zou kunnen komen. Met een transferium nabij de Torenvlietbrug ontstaan er mogelijkheden om de auto te parkeren en het BioSciencepark te bezoeken.

Vanuit de metropoolregio Den Haag Rotterdam wordt gedacht aan een railverbinding Zoetermeer-Leiden. In het genoemde NMCA rapport is zelfs opgenomen: "Ook de binnenstadsas in Leiden op de verbinding Zoetermeer - Leiden kan de verwachte vervoersvraag niet opvangen" Bij een schaa sprong kan een koppeling worden gemaakt met het nieuwe station [Bleizo](#). Zo ontstaat er dan een railverbinding Leiden-Rotterdam via Zoetermeer.

## **Gevolgen voor Leiden**

Het is nog te vroeg om alle uitvoeringsmodaliteiten te bekijken, maar bij de toekomst van het OV-knooppunt Leiden Centraal dient wel met een extra lightrail variant rekening te worden gehouden. Voor Leiden zal het betekenen dat het huidige treinstation te klein zal blijken voor het aantal in- en uitstappers. Het station zal vervangen moeten gaan worden door een station met veel meer capaciteit en kwaliteit, met meerdere in- en uitgangen. Daarnaast kan een nieuw aan te leggen treinstation Merenwijk eveneens extra capaciteit leveren.

Er zullen zeker meer treinen (vooral sprinters) gaan rijden, en wellicht ook lightrail. Het recente NMCA-rapport ziet station Leiden als een potentieel vervoersknooppunt en voorziet capaciteitsproblemen op het spoor tussen Leiden en Den Haag.

### **Een OV-knooppunt = veel meer dan een busstation.**

Voor Leiden betekent dit alles dat we niet alleen moeten kijken naar de plaats van het busstation ten opzichte van het treinstation. Het gehele OV-knooppunt Leiden CS zal opnieuw ontworpen moeten worden, waarbij ook rekening wordt gehouden met light rail. Dit laatste was ook al de conclusie van [Mobycon](#) over de toekomstvastheid van het busstation Leiden Centraal, indien er meer groei dan 35% zou optreden. De concrete plannen in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag voor een schaa sprong én de recente toekomstvoorspellingen van Rijk, provincie en maatschappelijke organisaties maken zo'n sterke groei van Leiden CS zeer aannemelijk.

Het bestuur van Rover Holland Rijnland.

Hans van Dam, voorzitter

7 mei 2017