



ROVER

Aan de Gemeenteraad van Leiden

Betreft: Brief B&W participatieproces locatiekeuze busstation dd 27-6-2017

Leiden, 14 augustus 2017

Geachte leden van de Gemeenteraad,

In de brief van 27 juni over het participatieproces locatiekeuze busstation haalt B&W wel uw constatering in de motie VOD van 21-4-2016 aan, maar niet uw verzoek. Dat betekent dat de uitgangspunten

1. Ontvlechting van verkeersstromen (voetganger, fiets OV en auto)
2. Een goede oplossing voor het openbaar vervoer (reistijden, kilometers)
3. Verbetering van het verblijfsklimaat aan beide kanten van het station

onvoldoende aandacht krijgen, zowel in de onderzoeksagenda als in het beoordelingskader.

Het beoordelingskader (zie blz. 3 van de brief) lijkt uit te draaien op net zo'n kleurenmatrix als in het niet ingediende ontwerpraadsvoorstel met onduidelijke scores en willekeurige assen. **Wij verzoeken u om uw uitgangspunten voor het beoordelingskader duidelijk mee te geven.**

Wij willen u enkele overwegingen bij de aangehaalde uitgangspunten van de motie VOD meegeven.

Belang van het OV.

Bij de weging van belangen in 2012 heeft het OV een ondergeschikte rol gespeeld. In 2017 is de situatie geheel anders. In uw Duurzaamheidsagenda van 2015 speelt het stimuleren van OV een belangrijke rol, onder andere door het creëren van een Kennislijn als verbinding van het BioSciencepark met de universitaire gebouwen in de binnenstad. In de door u op 6 juli vastgestelde regionale agenda voor de omgevingsvisie 2040 zien 5 van de deelnemende gemeenten (op blz 29) het achterblijven van het OV als één van de belangrijkste 'minder goed ontwikkelde punten'. Het ministerie van I&M ziet als goede oplossing voor het dichtslibben van de wegen een schaa sprong in het OV. Zowel u als het ministerie zien het station in Leiden als een OV-knooppunt van nationaal belang. Dat brengt een zorgplicht voor goed OV voor u mee.

De schaa sprong kan betekenen dat het treinstation moet worden vergroot. In de huidige plannen wordt het treinstation volkomen klem gezet tussen massieve gebouwen. In de regionale agenda voor de omgevingsvisie 2040 wordt er op pag. 30 voor gepleit om duurzame maatregelen te nemen, dat wil zeggen maatregelen die niet de mogelijkheden in gevaar brengen voor toekomstige generaties om ook in hun behoefte te voorzien.

Wonen, werken, winkelen

Daarnaast speelt dat de in 2012 voorziene omvang van het aantal m2 kantoren aanzienlijk naar beneden moet worden bijgesteld. Het effect daarvan is al in de eerste fase van het Rijnsburgerblok te merken, waarbij een deel van het bouwvolume van kantoren naar woningen is omgebogen. Uit de Retail visie blijkt dat ook de grootschalige winkelfunctie bij het station moet worden omgebogen.

In de regionale agenda voor de omgevingsvisie 2040 wordt op pag. 32 terecht gesteld dat er geen regio is van waaruit je per OV zo veel werkgelegenheid kunt bereiken binnen 45 minuten reistijd als de onze. Dat geldt echter vooral voor inwoners rondom treinstations (vooral bij Leiden Centraal) en veel minder voor inwoners van de kustgemeenten. Dat betekent ook dat woningen bij Leiden Centraal een aantrekkingskracht uitoefenen op forenzen die nu niet in deze regio wonen. Zo is de reistijd per spoor van Leiden Centraal naar station Amsterdam Zuid korter dan de reis per bus naar ESTEC in Noordwijk of naar het centrum van Zoetermeer. **Omdat de woningprijzen in Amsterdam hoger liggen dan in Leiden zullen woningen vlak bij Leiden Centraal extra vraag opleveren vanuit de Amsterdamse regio.**

Bij de behandeling van de regionale agenda voor de omgevingsvisie 2040 heeft de gemeente Katwijk er al op gewezen dat de bestaande woningbouwopgave ontoereikend is om de autonome bevolkingsgroei in deze regio op te vangen. Ook in uw Raad werd dat onderschreven. Woningbouw vlakbij Leiden Centraal zal een nog grotere druk leggen op extra woningbouw elders in de regio om de autonome groei op te vangen én zorgen voor extra mobiliteit op het toch al drukke spoor.

Ontvlechten van verkeersstromen

Bij de ontvlechting van verkeersstromen is naast de locatie van het busstation ook de locatie van de Kiss&Ride van belang. Volgens het niet ingediende raadsvoorstel kan de Kiss&Ride niet gecombineerd worden met de taxistandplaats (vanwege de beperkte capaciteit van het kruispunt met het Schuttersveld) en dient bij verplaatsing van het busstation naar het Terweepark in strijd met de afspraken met het LUMC verplaatst te worden naar het gebouw Level aan de Bargelaan. De toegangsroute zou dan via de Walenkamptunnel komen. Volgens onze tellingen gaat het om 6x zo veel voertuigbewegingen als de huidige bussen die van de Walenkamptunnel gebruik maken.

In de stukken wordt soms gesproken van langzaam verkeer en soms van fietsers en voetgangers. Bij de visualisaties van het Stationsplein lijkt het alsof het gaat om voetgangersgebied, maar in het Masterplan is het Stationsplein en de Stationsweg onderdeel van de hoofdfietsroutes. Dat zal zo blijven, omdat de voorgenomen nieuwe fietsroute langs Volkenkunde uit het project Binnenstad is verdwenen. Dat verklaart ook waarom in het niet ingediende ontwerp raadsvoorstel als bezwaar tegen een enkele halte voor de R-netlijn uit Katwijk op het Stationsplein wordt gesteld dat de interactie van een busroute met fietsers en voetgangers op het Stationsplein zich lastig laat regelen omdat het hier een 'zwerm' betreft en niet een eenduidige stroom.

Zelfs indien het busstation naar de zeezijde wordt verplaatst zal het Stationsplein het karakter hebben van een passagegebied van (haastige) fietsers en voetgangers op weg naar of afkomstig van de trein. Dit verdraagt zich moeilijk met slenterende toeschouwers, zoals die in de visualisaties voorkomen

Het huidige verblijfsklimaat aan beide zijden van het station is zeer reiziger-onvriendelijk. Eén van de grootste busstations van Nederland is kwalitatief dan ook ver onder de maat en zeker niet stimulerend voor het OV. In geen van de nu ondernomen onderzoeksopdrachten wordt aandacht besteed aan de verbetering van de kwaliteit van het busstation. Ruime, overdekte en goed zichtbare accommodaties voor de busreizigers, aansluitende ruimte voor taxi en fiets, goede verbindingen tussen bus en trein, het zijn slechts enkele kwaliteitscriteria waaraan een goed functionerend OV-

knooppunt moet voldoen. Wij vragen u om ook aan dit derde uitgangspunt van uw motie VOD 21-04-2016 alsnog aandacht te besteden.

Tijdpad van het participatieproces

Naast het beoordelingskader maken wij ons sterke zorgen over het tijdpad van het participatieproces. Hamvraag is of de beschikbare locaties groot genoeg zijn om als busstation te dienen. Het beantwoorden van die vraag wordt steeds weer opnieuw naar achteren geschoven. Indien, net zoals twee jaar geleden, de inpassingstekeningen niet worden uitbesteed aan bureaus met kennis van zaken op het gebied van het ontwerpen van busstations, zal er opnieuw vertraging ontstaan in het gehele proces. Mobycon heeft immers al eerder vastgesteld dat de door de gemeente gemaakte inpassingstekening niet voldoet aan een belangrijk uitgangspunt voor de grootte van het busstation, n.l. het onafhankelijk van elkaar kunnen vertrekken van de bussen.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van Rover afdeling Holland Rijnland,

H. van Dam

Leliestraat 57, 2313BE Leiden

0715125853 of 0650246893

hollandrijnland@rover.nl