



## **Reizigersvereniging Openbaar Vervoer**

Afdeling Holland Rijnland

Aan het College van Burgemeester en Wethouders

Gemeente Leiden.

Leiden, 7 februari 2020

### **Betreft: Inspraakreactie Mobiliteitsnota gemeente Leiden**

#### **1. Mooie doelen, géén gemeentelijke gelden**

Rover heeft veel waardering voor het benoemen van de gemeentelijke visie op mobiliteit. Vanzelfsprekend moet er veel meer aandacht komen voor leefbaarheid en duurzaamheid en de daaruit voortkomende uitgangspunten om de fiets en het OV prioriteit te geven. Rover ondersteunt deze doelstellingen van harte. De doelstellingen van de gemeente zijn duidelijk, het handelen naar die doelstellingen echter nog lang niet. Uit de tekst valt op te maken dat alle voornemens niet alleen een grote inzet vergen van het gemeentelijke apparaat maar ook dat er ook grote investeringen nodig zijn. Hoewel een financieel hoofdstuk ontbreekt is duidelijk dat de gemeente Leiden wederom, net zoals in de vorige collegeperiodes, grote investeringen gaat doen voor het autoverkeer, maar geen euro uitgeeft aan het OV. Leiden wil terecht graag samenwerken met partijen die wél over budgetten beschikken, maar wat heeft de stad er zelf, in financiële zin, voor over? U schrijft dat in de afgelopen jaren zichtbaar is geworden dat investeren in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) loont. Deze investeringen kwamen echter niet van de gemeente Leiden en worden ook de komende periode niet voorzien. De investeringen op het tracé Hooigracht – Langegracht kunnen moeilijk als een OV-investering worden gezien; hier komt immers geen busbaan, deze route is voor de bus ook langer dan via de Breestraat en de bus heeft een grotere kans op vertragingen dan op de autovrije Breestraat met de belangrijkste centrum-halte van de stad. Kortom, hoe moeten de doelstellingen effectief worden als de gemeente Leiden geen geld over heeft voor de versterking van het openbaar vervoer?

#### **2. Hoofdstructuur voor de bus?**

De hoofdstructuur voor het autoverkeer wordt uitvoerig beschreven. Over het busverkeer wordt in de nota echter méér gesproken over de vraag waar de bus niet moet komen dan waar de bus wél gewenst is. Het eerdere uitgangspunt van de gemeente dat elke wijk een verbinding moet hebben met de Breestraat wordt niet meer teruggevonden in de nota. Graag ziet Rover ook een concretisering van de hoofdstructuur voor het OV. De bestaande hoofdroute voor het busverkeer wordt in de voornemens nu zelfs geblokkeerd door de stationsweg busvrij te willen maken terwijl een alternatieve route niet wordt genoemd. De Stationsweg is de kortste weg naar Leiden CS en zou dus de voorkeur moeten hebben om het OV prioriteit te geven. Rover pleit voor een weg-indeling van de Stationsweg zoals deze nu op de Breestraat bestaat: een mooie en veilige oplossing die inmiddels ook breed wordt geaccepteerd en gewaardeerd.

### **3. Stationsweg zónder fietsers**

Op het Stationsplein zijn er teveel conflicten tussen bus en fiets. Wij verzoeken u te bevorderen dat fietsers het Stationsplein zoveel mogelijk mijden door de ingangen van de fietsenstallingen niet op het Stationsplein te realiseren. Indien de ingangen van de fietsenstallingen, mét de fiets, aan de 'buitenkant' van het stationsgebied worden gerealiseerd, zoals dat nu ook is voor de stalling onder de taxistandplaats, heeft de fietser weinig op het stationsplein te zoeken. De uitgang van de fietsenstalling, zónder fiets, kan juist héél dichtbij het station worden gerealiseerd en zo nieuwe conflicten van bus met voetgangers voorkomen. Rover, de Fietsersbond en de Voetgangersbeweging Nederland hebben over dit onderwerp een gezamenlijke, nader uitgewerkte reactie gegeven.

### **4. Mobiliteitshub bij Ikea**

Uw onderzoek naar welke mobiliteitshubs mogelijk zijn wil Rover graag ondersteunen. De door u genoemde ketenmobiliteit waarin trein, bus, fiets en auto op elkaar kunnen aansluiten zijn onzes inziens echter slechts mogelijk bij de bestaande stations en de aansluitingen op de A-4 en de A-44. Wij verzoeken u met klem om zulke Hubs mogelijk te maken en hiervoor, samen met partners, ook zelf de nodige investeringen te doen. Op de voormalige Ikea-locatie en op de huidige locatie van La Place, beiden aan de A-4 gelegen, zijn naar onze mening geschikte overstappunten te realiseren met een directe verbinding met een snelle en hoog-frequente bus naar het centrum van Leiden en het station Leiden CS.

### **5. Leiden Centraal**

In de mobiliteitsnota wordt helaas niet gesproken over de grootste OV-Hub van Zuid-Holland, Leiden CS. Wél schrijft u terecht dat de grote bouwopgaven nabij stations moeten worden gerealiseerd. Het busstation Leiden CS moet worden vernieuwd, de vraag is echter hoe de voorgenomen integratie van fiets, bus en trein moet worden vormgegeven in combinatie met de grote bouwopgaven. Juist die vormgeving is essentieel voor een aantrekkelijk busklimaat. Er zijn in Nederland weinig voorbeelden hoe een busstation tot een mooi gebied kan worden omgetoverd in combinatie met grootschalige bouwvolumes. Hele slechte voorbeelden zijn er des te meer. Zo is het treinstation Arnhem adembenemend, maar het busstation ook, maar dat laatste dan in negatieve zin, letterlijk de adem benemend. Busreizigers voelen zich daar onprettig en onveilig onder een groot kantoorgebouw waar het busstation voor het gehele streekvervoer kennelijk niets mocht kosten. Rover pleit voor een

comfortabel, kwalitatief hoogwaardig busstation, met extra aandacht voor de hoogte van het plafond onder de bebouwing en voor het materiaalgebruik. Noodzakelijke ruimte voor de voorspelde groei van het OV met 25 -35% is vanzelfsprekend. Overigens is Rover van mening dat een nader onderzoek naar een busstation onder het bestaande spoor het overwegen waard is om een integratie van bus en trein mogelijk te maken. De planning voor de uitvoering van een nieuw busstation is onduidelijk, graag vernemen wij uw voornemens in deze.

## **6. Zeezijde, toegang tot BSP**

Leiden CS heeft een belangrijke 'Zeezijde', een ingang naar het BSP. Aan deze kant van het OV-knooppunt doen zich thans mogelijk nog meer conflicten voor dan aan de stadszijde. Rover pleit voor een integraal plan voor alle verkeersstromen met prioriteit voor de bus. Het station aan deze zijde zou met meer en bredere toegangen verbreed kunnen worden, een voornemen waaraan Pro Rail graag medewerking zou willen verlenen. De bestaande conflicten tussen bus en auto (vanuit de parkeergarage en de P+R) en van de bus met grote stromen voetgangers op het zebrapad vragen dringend om oplossingen. Onduidelijk is waarom er op de Bargelaan naast alle functies ook nog steeds enkele parkeerplaatsen voor auto's zouden moeten blijven bestaan.

Namens Rover, reizigersvereniging,

Frits van Oosten,

Secretaris afdeling Holland Rijnland.