

## Bouwstenen voor een Leidse OV-visie 4.0

De afgelopen jaren heeft de afdeling Holland Rijnland van de reizigersorganisatie Rover verschillende versies van de nota 'Bouwstenen voor een Leidse OV-visie' gepubliceerd om zo een bijdrage te leveren aan de OV-visie van de gemeente Leiden. Inmiddels is er een nieuwe wethouder en hebben zich ook andere nieuwe ontwikkelingen voorgedaan. Daarom brengen wij opnieuw een update uit van deze nota uit.

We geven daarin eerst een algemene beschouwing over het nut het openbaar vervoer en wat we daarom verwachten van de overheid. Daarna zullen we meer in detail op ingaan op de twee vervoersmodaliteiten die voor Leiden thans relevant zijn, de trein en de bus. Daarnaast zullen we ook ingaan op nieuwe plannen voor light rail. Bij Leiden Centraal komen al deze modaliteiten bij elkaar. Daarom gaan we apart in op de eisen die al deze ontwikkelingen stellen aan de ontwikkeling van deze vervoersknoop tot een geïntegreerde OV-terminal.

Hieronder de korte inhoud:

	pagina
1. Waarom openbaar vervoer?	2
2. De rol van de overheid	3
3. Treinverbindingen	4
4. Station Leiden Centraal	6
5. De voorstadstations	7
6. Light rail	8
7. De spoorlijn naar Utrecht	9
8. De bussen	10
9. Transferia	14
10. Samenvatting	14

## 1. Waarom openbaar vervoer?

Er zijn vier redenen om het openbaar vervoer te verbeteren:

- Het openbaar vervoer geeft mensen die al dan niet vrijwillig geen auto hebben de mogelijkheid zich tegen acceptabele kosten te verplaatsen. In een vergrijzende samenleving is dat extra belangrijk. Daarmee biedt het openbaar vervoer ook een alternatief voor het WMO-vervoer, dat veel duurder is. En het vergroot de keuzemogelijkheden voor mensen die wel de beschikking hebben over een auto.
- Openbaar vervoer draagt bij aan de bereikbaarheid van steden en instellingen die door veel mensen bezocht worden zoals winkels, sociale en culturele voorzieningen, kantoren, scholen en ziekenhuizen, en daarmee aan het functioneren daarvan. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer is daarmee ook een belangrijk vestigingscriterium.
- Bij voldoende benutting gebruikt het openbaar vervoer per reizigerskilometer minder energie dan de auto, en draagt gebruik van het openbaar vervoer dus bij aan de realisatie van de klimaatdoelstellingen. De meeste treinen en veel bussen rijden tegenwoordig ook klimaatneutraal, het autoverkeer staat nog maar aan het begin van deze ontwikkeling.
- Als alternatief voor de auto draagt het openbaar vervoer ook bij aan het beperken van ruimtebeslag, congestie en filevorming. Automobilisten hebben er daardoor belang bij dat anderen van het openbaar vervoer gebruik maken.

Deze doelstellingen versterken elkaar: alleen openbaar vervoer dat aantrekkelijk is voor de reiziger draagt bij aan beperking van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, aan bestrijding van de congestie en aan een beter vestigingsklimaat. Er is bij het openbaar vervoer een duidelijke wisselwerking tussen vraag en aanbod: wanneer de kwaliteit van het aanbod afneemt, vermindert ook het gebruik en belandt men in een neerwaartse spiraal.

Wil het openbaar vervoer aantrekkelijk zijn voor de reiziger, dan zijn de volgende punten van belang:

- Opstapmogelijkheden op loopafstand (binnen 500 m).
- Betrouwbaarheid.
- Hoge frequenties en een regelmatige verdeling van de vertrektijden over het uur.
- Korte reistijd.
- Tracés die optimaal zijn afgestemd op de wensen van de reiziger, met zo weinig mogelijk overstappen. Overstappen betekent passagiersverlies.

- Voor zover toch nodig goede overstapfaciliteiten, mede door de afstemming van de dienstregelingen.
- Goede reizigersinformatie.
- Bestendigheid.
- Verkeersveiligheid van in- en uitstappende reizigers en overige verkeersdeelnemers..
- Sociale veiligheid op de OV–locaties en in bus en trein.

Daarbij is er een spanning tussen twee van deze punten: opstapmogelijkheden op loopafstand en korte reistijden, omdat het aandoen van extra haltes tijd kost. Steeds wanneer een stopplaats wordt toegevoegd of weggehaald moet men die afweging maken.

Het belang van de bestendigheid van OV-verbindingen wordt vaak over het hoofd gezien. Maar forensen laten zich vaak bij het kiezen van een woonlocatie en soms ook van hun werkgever mede leiden door de beschikbare OV-verbinding. Wanneer die wegvalt en daardoor de reistijd aanzienlijk toeneemt, kan dat een zware ingreep in de dagindeling betekenen.

## 2. De rol van de overheid

Het openbaar vervoer functioneert niet zomaar. Om het openbaar vervoer te laten functioneren moet de overheid voor drie dingen zorgen:

- Geld. Met het functioneren van het openbaar vervoer zijn meer belangen gemoeid dan alleen dat van de reizigers. Dat rechtvaardigt ook een bijdrage van anderen, bij voorbeeld van automobilisten die door het openbaar vervoer minder lang in de file staan (via de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting), en van de gemeente Leiden. Naarmate men de kosten van het openbaar vervoer meer probeert te verhalen op de reizigers, zal ook vraaguitval optreden, waardoor aan de ene kant de doelstellingen van het openbaar vervoer minder goed worden gerealiseerd, maar ook een neerwaartse spiraal in gang kan worden gezet.
- Ruimte. Hoewel openbaar vervoer bijdraagt aan vermindering van de congestie, heeft het zelf ook ruimte nodig. Daarbij treedt een concurrentie op met andere vervoerswijzen, maar ook met andere bestemmingen van de grond, zoals kantoor- en woongebouwen.
- Samenhang. Bij het openbaar vervoer zijn veel partijen betrokken: vervoerders, hun opdrachtgevers, en beheerders van infrastructuur. Elke partij heeft daarbij zijn eigen verantwoordelijkheid, waardoor samenwerking vaak moeizaam verloopt. Toch verwacht de reiziger dat het OV fungeert als een samenhangend systeem, bij voorbeeld als het gaat om reistijden en om overstapmogelijkheden, maar ook om

reizigersinformatie. Wanneer de samenwerking en afstemming tussen de verschillende partijen niet goed verloopt, is de reiziger daarvan de dupe.

De treindiensten van en naar Leiden worden indirect gesubsidieerd door het Rijk, middels de exploitatiesubsidie die ProRail ontvangt. Daarnaast ontvangt de NS een bijdrage van de Provincie Zuid-Holland voor de sprinters tussen Leiden en Alphen in de spitsuren.

Arriva exploiteert de busdiensten in onze regio in opdracht van de provincie, die daartoe een specifieke uitkering van het Rijk ontvangt. De provincie beschouwt deze uitkering als taakstellend, hoewel er vanwege de bestrijding van de congestie veel voor te zeggen zou zijn de autobezitter middels de opcenten op de motorrijtuigenbelasting bij te laten dragen aan de exploitatie van het openbaar vervoer. Nu draagt de provincie wel uit eigen middelen bij aan specifieke projecten, maar dat is zeer beperkt.

In de overeenkomst met Arriva staat het aantal dienstregelingsuren (DRU's) centraal, die door Arriva binnen bepaalde grenzen naar eigen inzicht kunnen worden ingezet zodanig dat het aantal reizigers zo groot mogelijk is. Daarmee maximaliseert Arriva ook zijn opbrengsten.

De gemeente Leiden is vooral als wegbeheerder betrokken bij het openbaar vervoer, met name bij het busverkeer. In dat kader moet vaak een afweging gemaakt worden tussen verschillende belangen die voor het openbaar vervoer lang niet altijd positief uitvalt. Te vaak ziet de gemeente het busvervoer als een last in plaats van als een lust. Dit valt slecht te rijmen met de duurzaamheidsagenda.

Wat de financiën betreft is de gemeente tot nu toe vooral bij het openbaar vervoer betrokken voor wat betreft het onderhoud van de weg en het plaatsen van bushaltes. Daarbij ervaren wij geen knelpunten. Wel is de gemeente snel geneigd tot ruimtelijke keuzes die het busvervoer duurder maken, en die wellicht anders zouden uitpakken wanneer de gemeente ook financieel voor de exploitatie verantwoordelijk was.

De gemeente draagt in één geval (de Museumlijn 10) bij aan de exploitatie. Het is redelijk wanneer de gemeente ook bijdraagt aan andere innovaties in de exploitatie die vanuit Leiden worden bepleit, zoals de inzet van kleinere bussen.

### 3. Treinverbindingen

Leiden ligt zeer gunstig ten opzichte van het nationale spoorwegnet, omdat het is opgenomen in de corridor Rotterdam-Den Haag-Amsterdam. In deze corridor rijden frequent intercity's en sprinters. De centrale ligging van Leiden ten opzichte van de vier grote steden en de vele treinverbindingen maakt Leiden (en de gemeenten in de nabijheid) aantrekkelijk als vestigingsplaats voor met name hoogopgeleiden voor wie de hele Randstad hun arbeidsmarkt is.

Leiden trekt met zijn grote historische kern ook veel inwoners voor wie het gebruik van de trein past bij hun levensstijl. En dan zijn er veel studenten die met de trein komen. Als gevolg van dit alles is het aantal in- en uitstappende reizigers in Leiden veel hoger dan je op grond van het inwonertal zou verwachten: Leiden is een echte treinstad.

Dat betekent dat 'bereikbaarheid' een te smalle basis is voor het Leidse vervoersbeleid, terecht wordt bij de huidige portefeuillevreiding van het college de term 'mobiliteit' gebruikt. De inrichting van de stationsomgeving moet dan ook niet alleen gericht zijn op het verblijfsklimaat voor bezoekers, maar meer nog op een snelle en comfortabele toegang voor reizigers vanuit Leiden.

Onderstaande tabel<sup>1</sup> geeft de ontwikkeling van het aantal in- en uitstappers op een gemiddelde werkdag voor de zeven grootste stations van Nederland:

Jaar	Utrecht Centraal	Amsterdam Centraal	Rotterdam Centraal	Den Haag Centraal	Schiphol	Leiden Centraal	Eindhoven	Totaal 7 stations
2004	137.298	145.093	88.870	78.667	53.071	54.363	44.555	601.917
2005	144.543	149.231	91.531	81.607	55.966	57.318	47.366	627.562
2006	151.228	156.452	93.169	76.286	56.665	59.710	50.047	643.557
2007	157.523	166.165	93.052	80.362	58.565	61.383	52.972	670.022
2008	164.383	165.670	90.964	78.883	61.558	60.962	59.466	677.671
2013	170.207	168.800	80.015	71.997	69.437	70.905	59.872	691.143
2014	176.292	162.103	81.811	76.216	68.689	71.680	59.466	696.257
2015	176.552	167.427	85.246	77.783	71.585	71.100	60.450	710.143
2016	181.644	174.179	91.750	82.057	78.869	75.699	61.844	746.042
2017	186.313	184.614	92.928	87.107	85.859	77.703	62.919	777.443
2018	194.385	192.178	96.690	91.437	92.214	79.376	65.468	811.748
Groei in 14 jaar	41 %	32 %	9 %	16 %	74 %	46 %	47 %	35 %

Gemeten aan het aantal in- en uitstappers is Leiden Centraal het zesde station van Nederland, terwijl qua inwonertal de gemeente Leiden pas op plaats 21 komt). Ook is

<sup>1</sup> Zie voor 2004 t/m 2008 de eerste versie van deze nota, voor 2013 t/m 2018 <https://www.treinreiziger.nl/aantal-in-en-uitstappers-per-station-2013-2018/>. Door de introductie van de OV-chipkaart is voor en na 2010 een verschillende methode gehanteerd, maar wat er gemeten is, is in principe hetzelfde.

Leiden onder de grote stations de snelste groeier na Schiphol en Eindhoven. Extrapoleren we de groei van 46% in veertien jaar, dan komen we op meer dan een verdubbeling in 25 jaar. In 2029 zou het aantal reizigers dan zijn opgelopen tot ruim 110.000.

#### 4. Station Leiden Centraal

Het is duidelijk dat het station hier niet op berekend is. Nu doen zich reeds allerlei problemen en congestieverschijnselen voor die we in 2004 niet kenden:

- In het spitsuur is er groot gedrang bij de twee ingangen van het station. De toegangspoortjes verergeren deze congestieproblemen. Wanneer het gebouw *Level* in gebruik komt als gemeentekantoor, zal de drukte aan de zeezijde verder toenemen, ook door voetgangersverkeer vanuit de stad dat geen gebruik maakt van de trein.
- Er is een steeds grotere behoefte aan stallingsplekken voor de fiets.
- Arriva signaleert in toenemende mate een conflict tussen de bussen en overstekende voetgangers van/naar het station. Daarmee is de verkeersveiligheid van in- en uitstappende reizigers in het geding.

De stijging van het aantal in- en uitstaande reizigers op het hoofdstation maakt het noodzakelijk dat het station daaraan wordt aangepast. Op de stations Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal hebben recent grote aanpassingen gevonden, terwijl de reizigersaantallen daar in orde van grootte die in Leiden maar weinig overtreffen. Daarom moet Leiden sterker lobbyen voor nieuwe investeringen in het station, maar ook bereid zijn daar zelf aan mee te betalen, net als gebeurd is voor de grote en luxueuze parkeergarages.

Aan een nieuw stationsgebouw moeten de volgende eisen worden gesteld:

- Meer ingangen, niet alleen aan het Stationsplein en de Bargelaan maar ook in de Walenkamptunnel en het Rijsburgerviaduct, om de drukte beter te spreiden maar ook om kortere looproutes te creëren.
- De ingang aan de Bargelaan moet gelijkwaardige voorzieningen krijgen aan die aan de stadskant. De bushaltes aan deze zijde moeten beter zichtbaar worden en dicht bij de ingang van het station komen te liggen.
- Een met het treinstation geïntegreerd busstation, zodat een parapluloze overstap van bus op trein mogelijk is, zonder conflicten met andere verkeersdeelnemers. Vanuit het reizigersbelang bezien zou een busstation onder de sporen tussen Walenkamptunnel en de huidige reizigerstraverse met (rol)trappen naar de treinperrons het beste voldoen. Trein- en busstation vormen zo samen een geïntegreerde OV-terminal.

- Meer roltrappen, niet alleen omhoog maar ook naar beneden.
- Dynamische informatie die aangeeft over welke lengte van een perron treinen verwacht kunnen worden. Nu vanwege de grotere drukte de treinen steeds langer worden, wordt dat steeds belangrijker.
- Dynamische informatie over de vertrekplaatsen en -tijden van de bussen die zichtbaar is voor wie een van de trappen afkomt. Het informatiescherm bij Leiden Lammenschans is daarvoor een goed voorbeeld.
- Uitbreidingsmogelijkheden in verband met eventuele nieuwe verbindingen. Dat betekent dat ook wanneer het busstation beter geïntegreerd wordt met het treinstation, het huidige terrein niet zonder meer gebruikt kan worden voor woningen en kantoren. Leiden moet ophouden het station aan alle kanten in te bouwen.
- Meer stallingsruimte voor fietsen.
- Geen nieuwe parkeerruimte bij het station, zoals onder het geplande gebouw De Geus, omdat daardoor de drukte rond het station nog groter wordt.
- Het netto stroomgebruik dient zoveel mogelijk gereduceerd te worden, onder meer door zonnepanelen op het dak.

Sommige van deze verbeteringen zouden op korte termijn kunnen worden ingewilligd, voor andere is een nieuw stationsontwerp noodzakelijk.

## 5. De voorstadstations

De drukte op het station kan ook worden beperkt door uitbreiding van het aantal voorstadstations. Ooit was sprake van een station Merenwijk aan de lijn Haarlem-Den Haag (Leiden-Schiphol kan niet zonder grote verbouwingen). Dat is er nooit gekomen omdat NS niet veel extra reizigers verwachtte. Nu het van belang wordt reizigers elders in te laten stappen kan die afweging anders komen te liggen.

Daarbij is van belang dat het aantal in- en uitstappers bij de Leidse voorstadstations nog sneller stijgt dan bij het hoofdstation. Leiden Lammenschans vertoonde van 2013 op 2018 een stijging van 26% en De Vink van 17%, tegen het hoofdstation 12%.

Om Station Lammenschans beter toegankelijk te maken pleiten we er al lang voor het station iets naar het westen te verplaatsen en toegangen te geven vanaf beide zijden van de Lammenschansweg. Vanwege de steile trap dient er ook een lift te komen.

Daarnaast is er ook bij Station Lammenschans onvoldoende stallingsruimte voor fietsen. Er moet een veel grotere overdekte fietsenstalling komen.

## 6. Light rail

Light rail is in Leiden een beladen begrip, door de ongelukkige plannen voor de aanleg van de RijnGouwelijn. Rover Holland Rijnland heeft zich daar vol overtuiging tegen verzet, omdat een groot deel van deze verbinding geen meerwaarde had voor de reiziger ten opzichte van de trein naar Alphen. De intensiteit waarmee de bestaande busverbinding gebruikt werd gaf ook geen aanleiding tot de veronderstelling dat er veel behoefte was aan light rail als alternatief, dat bovendien de bestaande ontsluitende functie van die buslijnen niet zou kunnen overnemen. Op termijn zou de RGL ook een bedreiging kunnen zijn voor het voortbestaan van de treinverbinding met Utrecht, die wij juist willen verbeteren.

In 2000 schreef de landelijk voorzitter van Rover aan de minister dat er veel meer perspectief zou zijn voor een light rail verbinding van Leiden met Den Haag via Voorschoten, of met Zoetermeer. In verschillende reacties op de gemeentelijke plannen hebben wij voor dat laatste aandacht gevraagd, waarbij de lijn zou kunnen worden geïntegreerd in Randstadrail.

Light rail heeft als voordeel boven klassieke spoorverbindingen dat het de reiziger dieper de stad in brengt en daarmee dichterbij zijn bestemming. Zo is het voor reizigers uit het zuidelijk deel van Leiden naar Den Haag en Rotterdam nu vaak al gunstiger om met bus 45 naar station Leidschendam-Voorburg te reizen en daar over te stappen op Randstadrail, om zonder verder overstappen bij de plaats van bestemming aan te komen.

Inmiddels wil de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag de mogelijkheden verkennen van een light-railverbinding Zoetermeer-Leiden.<sup>2</sup> Deze verbinding zou aan kunnen sluiten op een verbinding die in de plaats komt van de R-net bus naar Zoetermeer, die in de spits veel gebruik wordt en daarom op die tijd van de dag dan ook een hoge frequentie heeft. Leiden zou er dan een tweede railverbinding met Rotterdam bij krijgen. Daarnaast wordt er vanuit Den Haag<sup>3</sup> voor gepleit om Leiden aan te sluiten op Randstadrail door twee van de sporen tussen Leiden en Den Haag te gaan gebruiken voor light rail.

Wij zien bij voorbaat een groot aantal problemen. Bij de aanleg van nieuwe light rail verbindingen zal de vraag opkomen of deze via de Leidse Binnenstad zullen moeten lopen, zoals ooit de RGL gepland was. Hoewel – anders dan bij een light rail verbinding met Alphen en Gouda - het reizigerspotentieel voor een light rail verbinding met Zoetermeer en Den Haag voldoende lijkt, zijn wij hier geen voorstander van, omdat de ruimte in de Binnenstad onvoldoende is en de rijtijd veel te lang zal worden. Bovendien vormt het delen van de schaarse ruimte in smalle straten met de vele fietsers en voetgangers een groot veiligheidsrisico.

---

<sup>2</sup> <https://www.ovpro.nl/metro/2016/10/21/onderzoek-lightrail-verbinding-tussen-zoetermeer-en-leiden/>

<sup>3</sup> <https://mobiliteitsalliantie.nl/randstad-slibt-dicht-zonder-extra-lightrail/>

Om de Binnenstad per light rail bereikbaar is te maken zou er geïnvesteerd moeten worden in een tramtunnel, zoals in Den Haag, maar dat lijkt vanwege de hoge kosten weinig realistisch. Het alternatief is gebruik maken van het bestaande tracé tussen Leiden Centraal en Leiden Lammenschans. De verbinding met Zoetermeer zou hier dan voorbij Lammenschans van aftakken. Waarschijnlijk zijn er dan wel extra sporen nodig bij Leiden Centraal.

Transformatie van de sprinterverbinding tussen Leiden en Den Haag zou het voordeel kunnen hebben dat reizigers uit Leiden dan zonder overstappen naar de Binnenstad van Den Haag gebracht kunnen worden. Er kunnen dan ook extra haltes komen bij de Doctor Lelylaan en Leidschendam Noord, althans wij denken dat dat de bedoeling is.

Maar daarmee zijn de voordelen dan ook wel beschreven. Wanneer er rails wordt onttrokken aan het spoorwegnet zal dat waarschijnlijk gaan ten koste van de cross-platform overstap tussen de intercity's, die bij een essentiële rol speelt in het intercity netwerk in de Randstad. In vergelijking met de sprinter zal de reisduur per light rail langer worden, door lichter materieel en meer stopplaatsen. Een rechtstreekse verbinding tussen een nieuw te bouwen station Merenwijk en Den Haag Centraal wordt onmogelijk, waarmee de bouw van dat station ook minder aantrekkelijk wordt.

En dan zijn er de financiële en maatschappelijke kosten van de ombouw. Zowel bij Randstadrail als bij de Hoekse Lijn is de ervaring dat de kosten hoog zijn en dat de ombouw al snel twee jaar of langer duurt. Om al deze redenen zijn wij sterk gekant tegen het vervangen van de sprinter naar Den Haag door light rail.

## 7. De spoorlijn naar Utrecht

De spoorverbinding met Utrecht blijft in kwaliteitsniveau duidelijk achter bij de verbindingen in noordelijke en zuidelijke richting. Dat is het gevolg ervan dat deze laatste lijnen bediend worden door treinen tussen Rotterdam/Den Haag en Amsterdam/Haarlem waarvan niet alleen reizigers uit Leiden gebruik maken, terwijl voor de treinen naar Utrecht Leiden het beginstation is.

Er is nu slechts een halfuursdienst die ook nog op veel plaatsen via enkel spoor gaat en daardoor kwetsbaar is voor vertragingen. Door de slappe ondergrond rijden de treinen vaak ook schokkerig. Vaak zijn de treinen tussen Utrecht en Leiden overvol. In de brede spits wordt de intercity aangevuld met een sprinter waardoor er dan een kwartierdienst naar Alphen is.

De afgelopen tijd zijn de verbindingen in zuidelijke en noordelijke richting verbeterd, onder meer door de aanleg van de Schiphollijn, zonder dat Leiden daarvoor veel hoefde te ondernemen. Verbetering van de verbinding met Utrecht vraagt echter een actieve inzet van het gemeente- en het provinciebestuur.

De verbinding met Utrecht is om meerdere redenen voor Leiden van groot belang:

- Utrecht is een van de steden in de Randstad waar veel inwoners van Leiden dagelijks hun brood verdienen.
- Utrecht is het vergadercentrum van Nederland.
- Utrecht is voor reizigers uit Leiden ook het overstapstation voor vele verder liggende bestemmingen in Nederland, zoals Eindhoven, Maastricht, Arnhem/Nijmegen en Twenthe, en veel bestemmingen in Duitsland zoals Keulen en Frankfurt.
- De lijn Leiden – Utrecht verbindt het eerste en het zesde station van Nederland.
- De lijn dient ook als back-up wanneer er storingen zijn tussen Woerden en Den Haag.

Er is geen reden aan te nemen dat het aantal reizigers op de lijn Leiden – Utrecht zich anders ontwikkelt dan in andere richtingen. Dat betekent dat ook op deze lijn rekening moet worden gehouden met een verdubbeling van het aantal reizigers in 25 jaar. De ontwikkeling van het aantal in- en uitstappers op Leiden Lammenschans bevestigt dat.

Provincie en gemeente hebben zich tot nu toe gezamenlijk ingezet voor een verhoging van de frequentie op de lijn, met vier treinen per uur, afwisselend een sprinter en een intercity. In de voor Leiden meest gunstige variant stopt de intercity alleen op Lammenschans en in Alphen aan den Rijn. De sprinter gaat het nieuwe station Hazerswoude aandoen en de voorstadstations in Utrecht. Net als Leiden Centraal krijgt Leiden Lammenschans zo een betere verbinding met Alphen en Utrecht.

Bij combinatie van intercity's en sprinters is een goede spreiding over het uur belangrijk, zodat de dienstregeling weinig afwijkt van een echte kwartierdienst, met name tussen Leiden en Alphen. In Alphen moeten de treinen ook aansluiting geven op de R-net trein naar Gouda. De plannen hiervoor zijn echter nog niet gerealiseerd; het is daarom van belang dat de gemeenten en de provincie voldoende druk op de ketel houden.

Ter wille van de betrouwbaarheid en de veiligheid is het dringend gewenst dat de hele lijn Leiden–Utrecht dubbel spoor krijgt en verder volledig voorzien wordt van ongelijkvloerse kruisingen. Op sommige plaatsen gaat dat inderdaad gebeuren, maar een complete opwaardering van de lijn tot een kwartierdienst krijgt toch weinig urgentie. Met name het traject tussen Leiden Lammenschans en Leiden Centraal zou in dubbelspoor in de vorm van een netkousviaduct voor heavy rail aangelegd moeten worden. Ter vergelijking: de frequentie op de lijn naar Utrecht is nu hoger dan die van de trein naar Haarlem in de tijd dat besloten werd deze lijn verhoogd aan te leggen. Een plan uit de jaren zestig om ook de lijn naar Utrecht via hoogspoor te laten lopen is nooit uitgevoerd.

## 8. De bussen

De positieve ontwikkeling bij de treinen zien we de laatste jaren in nog sterkere mate bij de bussen. Het totale aantal reizigers in het concessiegebied Zuid Holland Noord steeg van

2013 op 2018 met 26 %. In Leiden was de groei nog sterker. Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van het aantal uitstappers bij de vijf belangrijkste bushaltes:

	2013	2018	Groei
Leiden CS	2.498.377	3.174.741	27 %
CS Noord/LUMC	446.039	728.874	63 %
Breestraat	324.406	381.145	17 %
St. Lammenschans	238.139	342.781	44 %
Korevaarstraat	228.558	301.700	32 %
Totaal top-vijf	3.735.519	4.929.241	32 %

Het gaat hier om het totaal aantal uitstappers per jaar op alle dagen van de week, exclusief Arriva reizigers met een los kaartje,<sup>4</sup> de oude Veolialijnen, de Keukenhofexpres en de door de NS ingezette bussen bij verstoringen van het treinverkeer. Dat maakt de getallen niet zonder meer vergelijkbaar met de aantallen in- en uitstappers op de trein.

Wanneer we in een grove benadering het totale aantal treinpassagiers in het weekend gelijk stellen aan dat op één werkdag, kunnen we het totaal aantal instappers op de trein op Leiden CS schatten op 12 miljoen per jaar. Daar staan dan op de twee bushaltes bij het station 3,9 miljoen uitstappers uit de bus tegenover, oftewel 33% van het aantal treinreizigers. Uiteraard zijn dit niet allemaal treinpassagiers, maar het geeft wel aan dat de bussen essentieel zijn voor de bereikbaarheid van het station. Zonder de bussen zou het gebrek aan stallingsplaatsen voor de fiets nog veel nijpender zijn.

Het gemeentelijk beleid was er tot nu toe vooral op gericht de regionale buslijnen te versterken, en dat is overgenomen door de provincie, vooral bij de ontwikkeling van R-net. Anders dan de naam suggereert vormen deze lijnen niet echt een net, maar staat R-net voor een kwaliteitsniveau.<sup>5</sup> Deze ontwikkeling naar gestrekte lijnen met weinig haltes gaat ten koste van de ontsluitende functie van het openbaar vervoer, en vooral van de stadslijnen.

In Leiden zijn alle verbindingen van de wijken met de Breestraat gereduceerd tot een halfuursdienst. Delen van de Stevenshof hebben in het geheel geen verbinding met de Breestraat meer. Voor de Vogelwijk en de Raadsherenbuurt gold dat al langer, voor Oegstgeest vervalt de verbinding met de nieuwe dienstregeling, wanneer lijn 187 wordt gesplitst..

Het gevolg is dat het aantal mensen dat vanuit de buitenwijken met de bus naar de Breestraat reist dramatisch is afgenomen. In onderstaande tabel vergelijken we voor een

---

<sup>4</sup> Aangenomen is dat het aandeel hiervan sinds 2013 nauwelijks is afgenomen. Anders zijn de aangegeven stijgingspercentages geflatteerd.

<sup>5</sup> Zie ook P.Bordewijk, R-net is helemaal geen net. [www.ovmagazine.nl/2014/02/r-net-is-helemaal-geen-net-1200/](http://www.ovmagazine.nl/2014/02/r-net-is-helemaal-geen-net-1200/)

aantal haltes het aantal reizigers naar de Breestraat in 2013 en 2016, voor en na de herinrichting van de Breestraat en het leiden van de bussen 1 en 3 via de Witte Singel:

	2013	2016
Arendshorst	3.157	1.903
Broekweg	2.354	1.294
De Rode	1.238	704
Groenoord	1.048	247
Leliestraat	650	296
Moddermanstraat	1.556	723
Plantage	675	429
Rosenburch	3.795	1.623
Station de Vink	2.494	1.018
Turkooislaan	1.120	882
Valkenhorst	3.545	1.826
Vijf Meiplein	6.447	3.145
Vossemeerlaan	2.067	826
Zwartemeerlaan	2.800	1.352
	32.946	16.268

Duidelijk blijkt dat met de afnemende frequentie van de verbinding met de Breestraat het aantal reizigers evenredig is afgenomen. Hier wreekt zich dat in de discussie over de inrichting van de Breestraat de bussen meer werden gezien als rustverstoorders dan als een bijdrage aan de bereikbaarheid. Door het daarop gebaseerde beleid blijft het aantal instappers op de Breestraat duidelijk achter bij de andere haltes. Kortom, het gaat goed met de bussen in Leiden, maar dat is eerder ondanks dan dankzij het gemeentelijk beleid.

De achterblijvende groei bij de halte Breestraat geldt niet voor alle verbindingen. Uit onze analyse van de gevolgen van de invoering van R-net op de lijn Leiden – Zoetermeer<sup>6</sup> bleek dat het aantal instappers bij de twee centrumhaltes Breestraat en Korevaarstraat naar bestemmingen langs deze lijn in drie jaar juist met 29,5% was gestegen. Het aantal reizigers binnen Leiden langs dit tracé is ook veel meer toegenomen dan tussen Leiden en Zoetermeer, daarmee heeft R-400 meer het karakter van een stadsbus gekregen.

Opmerkelijk is dat in de toekomst R-400 wel een halte krijgt bij de Pelikaanstraat en niet bij de Mare, terwijl in het gemeentelijk beleid de winkelfunctie van het laatste stuk van de Haarlemmerstraat zal afnemen, terwijl er juist zwaar is geïnvesteerd in de ontwikkeling van het Aalmarktgebied dat veel beter bereikbaar is vanaf de kruising Mare/Langegracht. De haltes van R-400 komen in Leiden ook verder uit elkaar te liggen dan in Zoetermeer.

---

<sup>5</sup> <https://www.rover.nl/nieuws-holland-rijnland/item/r-net-leiden-zoetermeer>

Een ander probleem is de route tussen het busstation en de Langegracht. Om het karakter van R-400 als snelbus te bewaren zou er in twee richtingen via de Stationsweg en de Tweede Binnenvestgracht gereden moeten worden, maar dat stuit op de ambitie van de gemeente om de Stationsweg busvrij te maken. Ook hier zien we dat de gemeente eerder geneigd is het busverkeer af te remmen dan te bevorderen.

Volgens het huidige Beleidsakkoord 2018-2022 *Samen maken we de stad* wil het college 'een goede, hoogfrequente ontsluiting van de wijken richting centrum en richting Leiden Centraal' (p. 18). Daarmee wordt duidelijk een ander accent gelegd dan in het verleden, en wij juichen dat toe,

De bereikbaarheid van de winkels en andere voorzieningen in het stadscentrum en de kwaliteit van het openbaar vervoer is ermee gediend wanneer zoveel mogelijk buslijnen via de Breestraat blijven lopen. Veel ondernemers in het centrum realiseren zich dat ook. Daarbij kan het straatbeeld rustiger worden wanneer de bussen beter over het uur gespreid worden. Zo rijden de bussen 187, 169 en 182 nu dicht op elkaar. Een betere spreiding zou zowel de beleving ten goede komen als de gemiddelde wachttijd bekorten. Wel kan het elders in het net weer nadelige consequenties voor sommige reizigers hebben.

Er is al vaker voorgesteld dat er op de stadslijnen met kleinere bussen wordt gereden. Ook dat zou bijdragen aan de kwaliteit van het straatbeeld in de Breestraat. Daarbij moet men zich wel realiseren dat kleine bussen in het spitsuur onvoldoende capaciteit zullen hebben, zeker bij slecht weer. Om voldoende zitplaatsen te houden zullen er dan dus meer bussen moeten gaan rijden. Het moet dan mogelijk zijn om de meeste buitenwijken weer een kwartierverbinding of misschien wel een tienminutenverbinding met de Breestraat te geven. Dat zou het openbaar vervoer een stuk aantrekkelijker maken. De extra DRU's moeten dan niet ten laste van andere lijnen gaan, maar door provincie of gemeente uit de algemene middelen worden gedragen.

In de avonduren zie je de bezetting van de stadsbussen sterk afnemen. Dat roept de vraag op of er dan niet met een systeem van vraagafhankelijk vervoer gewerkt kan worden, waarin ook de OV-taxi en het Stadsparkerplan worden geïntegreerd. Op zichzelf is dat een logische gedachte, maar een goed systeem om dat te realiseren is er nog niet. Wil zoiets aantrekkelijk zijn, dan moet de wachttijd niet langer dan een kwartier zijn, terwijl nu b.v. de belbus van Arriva een uur van tevoren gebeld moet worden. Het tarief moet ook niet hoger zijn dan dat van de reguliere lijnbus.

Omdat de gemeente geen belanghebbende is bij de exploitatie van een van deze systemen, zou juist de gemeente op zich kunnen nemen de verschillende systemen met elkaar te verbinden. De nieuwe busconcessie die in 2022 ingaat moet experimenten hiermee mogelijk maken en stimuleren.

In de nieuwe concessie zullen ook eisen dienen te worden gesteld aan de emissie van de bussen. Volgens brief Z/19/1433045 van het College van BenW aan het Dagelijks Bestuur van HollandRijnland d.d 24 oktober wil Leiden een volledige elektrisch busdienst in het

gehele concessiegebied. Wij pleiten ervoor de concessiehouder de mogelijkheid te geven ook andere emissieloze technieken toe te passen, met name waterstof. Daarmee kunnen langere afstanden worden afgelegd, bestaat geen gevaar van spontane ontbranding, en treedt niet de zware milieuverontreiniging bij de winning van delfstoffen op die nodig is voor de productie van accu's.

Aandacht verdient ook de reizigersinformatie aan buspassagiers. Hier en daar ontbreken nog DRISsen, maar opmerkelijk is ook dat reizigers in de bus in het Engels te horen krijgen waar ze voor welke bestemming moeten uitstappen, maar dat bij de bushalte daarna elke informatie ontbreekt hoe ze hun reis te voet moeten voortzetten. Bij elke bushalte in de Binnenstad zou er daarom een wegwijzer voor voetgangers moeten staan.

## 9. Transferia

R-400 brengt ook reizigers naar het centrum die hun auto parkeren bij het nieuwe transferium in Zoeterwoude bij de A4. De halte heet ook P+R A4. Er worden veel auto's geparkeerd, ook op doordeweekse dagen, naar het zich laat aanzien ook van bezoekers van Leiden die het laatste stukje van hun reis met de bus maken en daarbij profiteren van de hoge frequentie van R-400. Het functioneert dus niet alleen als recreatief transferium.

De gebruikers vermijden parkeergeld, maar dragen er zo ook aan bij dat het in Leiden minder druk is. Daarom is het goed de parkeerplaats uit te breiden en het gebruik van dit transferium te stimuleren, bij voorbeeld door langs de A4 aan te geven hoe vaak de bus rijdt. Dergelijke informatie vind je ook bij andere transferia.

Er kan ook worden gedacht aan een tweede transferium in Leiderdorp, waar men zou kunnen opstappen op bus R-410.

## 10. Samenvatting

De klimaatproblematiek en de congestie maken het noodzakelijk dat ook het Leidse gemeentebestuur een beleid gaat voeren dat gericht is op verbetering van het openbaar vervoer, zoals dat ook in het collegeprogramma voorzien is.. Er zal gelobbied moeten worden voor fikse investeringen, maar Leiden moet ook een eigen bijdrage leveren.

Centraal staat daarbij een nieuwe OV-terminal waarin de groei van het aantal reizigers met bus en trein kan worden opgevangen, en die ook het reizen met bus en trein aantrekkelijker maakt. Die terminal heeft meer ingangen dan het huidige station, voorziet in een parapluloze overstap van bus op trein en er wordt ruimte gereserveerd voor nieuwe perrons.

Wij hopen dat plannen voor verbetering van de trein naar Utrecht nu eindelijk eens gerealiseerd gaan worden. Vervanging van de sprinter naar Den Haag door light rail wordt afgewezen.

De gemeente moet voldoende ruimte beschikbaar stellen voor de bussen, bij voorbeeld op de Stationsweg. Zowel het openbaar vervoer als de ondernemers in de Breestraat zijn er bij gebaat dat er zo veel mogelijk bussen door de Breestraat blijven rijden. Inzet van kleinere bussen op de stadslijnen betekent dat er met een hogere frequentie gereden moet gaan worden. Wij juichen dat toe, maar de extra DRU's die daar voor nodig zijn zullen bekostigd moeten worden door de gemeente of uit de algemene middelen van de provincie.

De gemeente moet ook aandacht schenken aan het bestaande transferium aan de A4 en een eventueel nieuw transferium in Leiderdorp, om daarmee automobilisten te verleiden hun auto aan de rand van de bebouwing te laten staan.