

Gemeente Leiden
Het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 9100
2300 PC Leiden

Leiden, 17 maart 2015

Betreft: Mobiliteitsnota Leiden 2015 - 2022

Geacht College,

Hierbij zendt de Werkgroep Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde, een werkgroep samengesteld door de besturen van de Vogelwijk, de Raadsherenbuurt en het Houtkwartier, haar inspraakreactie op de Mobiliteitsnota Leiden 2015- 2022.

Allereerst wil de werkgroep haar waardering uitspreken voor de op hoofdlijnen heldere keuzes in de nota en haar steun uitspreken voor uw streven voor de gemeente Leiden een toekomstgericht verkeers- en vervoersbeleid te ontwikkelen. Het idee een 'ringweg' te ontwikkelen die de hoofdstructuur van Leiden en de Leidse agglomeratie vormt, ondersteunt de werkgroep graag. Ook de wil om zowel in het centrum, als in de rondom liggende wijken, de parkeerdruk in de gemeente, niet te laten toenemen, met de bijbehorende maatregelen, kan op onze steun rekenen.

Er zijn echter een aantal punten waarop wij thans onze inspraakreactie willen geven. Dit betreft punten die rechtstreeks in de nota zijn genoemd, alsmede enige punten die daar nauw verband mee houden en in de nota een plaats zouden moeten krijgen.

- **Rijnsburgerweg en Wassenaarseweg moeten worden aangemerkt als wijkontsluitingsweg in plaats van gebiedsontsluitingsweg**

In de wegencategoriseringskaart (Figuur 12) worden de Rijnsburgerweg en de Wassenaarseweg ten onrechte aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg. Met de realisatie van de Leidse Ring en de nieuwe toegangsweg naar het Bio Sciencepark bij het Transferium zal de functie van beide wegen veranderen en de verkeersdruk kunnen afnemen. Ten einde het leefklimaat van de woonwijken achter het spoor te verbeteren, maar ook om de verkeersdruk te verminderen dienen beide wegen te worden aangewezen als wijkontsluitingsweg in plaats van gebiedsontsluitingsweg, zoals in de mobiliteitsnota wordt aangegeven. Dit doet ook recht aan de recente verkeersstudies. De Rijnsburgerweg dient daarmee gelijk gesteld te worden met andere oude doorgangsroutes waarvan de gemeente met de Leidse Ring de gebruikintensiteit wenst te verminderen. Ook op de Rijnsburgerweg moet de inzet van de gemeente zijn het sterk verminderen van de huidige verkeersdruk. De Rijnsburgerweg moet daarmee gelijkgesteld worden met de Hooigracht, de Langegracht, het Levendaal en de Burggravenlaan. Dit sluit ook aan bij de inzet van de gemeente Oegstgeest om de druk van het doorgaande verkeer op de Geversstaart met de komst van de Leidse Ring te verminderen. Voor de Wassenaarseweg geldt dat met de nieuwe ontsluiting naar het Bio Sciencepark de bestaande weg gehandhaafd kan blijven.

- **De verplaatsing van het busstation naar de Zeezijde van Leiden Centraal is niet verstandig; de inzet van de gemeente moet zijn herontwikkeling op de bestaande locatie**

De werkgroep is op de hoogte van het Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden en de wens de busterminal te verplaatsen naar de Zeezijde. Gelet op de inhoud van de mobiliteitsnota had verwacht mogen worden dat met de ontwikkeling van de Leidse Ring en de wens verkeerstromen te ontvlechten het idee het busstation te verplaatsen zou zijn heroverwogen. Duidelijk is dat verplaatsing van het busstation geen voordelen biedt ten opzichte van een busstation op de bestaande locatie, terwijl er wel veel nadelen zijn verbonden aan de verplaatsing. Figuur 5 in de nota geeft geen reëel beeld van de te verwachten toekomstige verkeersstromen. Het lijkt alsof er slechts knelpunten worden opgelost en er geen nieuwe knelpunten bijkomen. Dat is echter niet juist. Aan de kant van Leiden Zeezijde zullen nieuwe knelpunten ontstaan op de Bargelaan en de Rijnsburgerweg. In de mobiliteitsnota en in figuur 5 is daar ten onrechte geen aandacht aan besteed. De werkgroep vindt dat alleen op basis van de volledige feiten rondom verkeer en verkeersstromen de verplaatsing van het busstation in de Mobiliteitsnota opgenomen mag worden.

Gelet op figuur 5 mag worden aangenomen dat met een plaatsing van het busstation direct aan de Leidse Ring, de huidige locaties dus, de toekomstige verkeerstromen optimaal verlopen, omdat daarmee ook de knelpunten aan de Zeezijde komen te vervallen. Een echte win-win situatie. De werkgroep acht het daarom belangrijk dat de gemeente onderzoekt of de verplaatsing van het busstation naar de Zeezijde met de komst van de Leidse Ring nog wel verstandig en daarmee wenselijk is.

Tegen het plan het busstation te verplaatsen bestaan in de wijken achter het spoor bovendien veel bezwaren. De verplaatsing wordt als onnodig en ongewenst gezien en als een ernstige aantasting van de omgevingskwaliteit, terwijl deze bovendien heel veel geld gaat kosten. Als er verkeerstechnisch gezien geen voordeel is aan de verplaatsing moet de herontwikkeling van het busstation plaatsvinden op de plek waar het huidige busstation ligt.

De huidige locatie van het busstation ligt aan de Leidse Ring. Verplaatsing naar de andere zijde betekent dat dit voordeel vervalt en dat het busstation verder van het centrum van Leiden wordt gesitueerd. Dit is voor de bereikbaarheid van de winkels in het centrum en de musea ongewenst. Zeker nu de plannen om het station af te sluiten voor mensen die daar niet hoeven te zijn, steeds meer nabij lijken te komen. De langzaamverkeersroutes door beide tunnels zijn daarbij onaantrekkelijk en onveilig. Verplaatsing van het busstation naar de Zeezijde betekent dus dat de langzaamverkeersroutes een upgrade nodig hebben. Dit is in de nota echter niet meegenomen. De werkgroep zou graag zien dat in de mobiliteitsnota duidelijk wordt aangegeven hoe alle verkeersstromen zich volgens de gemeente zouden moeten ontwikkelen na een verplaatsing van het busstation en welke voordelen dit biedt ten opzichte van de situatie waarbij het busstation blijft op de plek waar het nu ligt. Ook de plaats van de busremise en de plaats waar wachtende bussen moeten verblijven moeten hierbij worden betrokken.

Uit de mobiliteitsnota blijft dat de gemeente het laten vervallen van de aan- en wegrij mogelijkheid via de Stationsweg als het belangrijkste pluspunt ziet van een verplaatsing. Dit punt kan echter ook gerealiseerd worden als het busstation op de huidige locatie blijft.

Uitgangspunt voor de gemeente zou moeten zijn om een optie te kiezen met zoveel mogelijk voordelen voor een ieder. Door de verplaatsing van het busstation neemt de huidige druk van bussen op de Rijnsburgerweg toe, terwijl dit niet het geval is wanneer het busstation op de huidige locatie blijft. De huizen aan de Rijnsburgerweg krijgen bij verplaatsing niet alleen een van de meest drukke en vervuilende wegen voor hun deur, maar ook nog eens een druk en vervuilend en lawaaiig busstation met veel bussen achter zich. De leefbaarheid van de betreffende huizen verslechtert daardoor onaanvaardbaar en in deze plannen is duidelijk op geen enkele wijze rekening gehouden met de gezondheid van deze Leidse inwoners.

Naast verkeerstechnische en financiële argumenten zijn er ook nog andere argumenten om langer in te zetten op de verplaatsing van het busstation. De locatie van het nieuw te bouwen busstation tussen het Poortgebouw en de Rijnsburgerweg, met zijn waardevolle bebouwing en de pas gerestaureerde villa, tast het historische ensemble van het Poortgebouw, haar toegang met de bijbehorende gebouwtjes aan de Rijnsburgerweg en de fraaie groene invulling daartussen aan. Dit is thans een fraai parkje, met hoge en daardoor voor het stationsgebied waardevolle bomen in een historische omgeving. Dit stukje groen verfraait een verder weinig groen stuk Leiden en wordt daardoor door velen hoog gewaardeerd. De verplaatsing van het busstation naar deze locatie is daarmee volstrekt in strijd met het collegebeleid om Leiden groen te houden en te vergroenen waar mogelijk. Het is onnodig dit fraaie parkje onnodig op te offeren en te verstenen. Ook om deze reden is heroverweging van dit verplaatsingsvoornemen noodzakelijk. De waarde van het poortgebouw en de andere omliggende bebouwing wordt eveneens aangetast als deze van hun historische omgeving worden ontdaan.

De wens om op de locatie van het huidige busstation te bouwen kan bovendien eveneens worden gerealiseerd als het busstation overdekt wordt. Dit kan van voordeel zijn voor wachtende passagiers.

Het verzoek van de werkgroep aan u is dan ook het plan het busstation te verplaatsen in te trekken en in te zetten op het realiseren van de nieuwe busterminal op de bestaande locatie. De Mobiliteitsnota dient hierop te worden aangepast.

- **De rotonde bij de Posthof.**

Hier staat vermeld dat dit een aandachtspunt is en dat overleg met het Houtkwartier gewenst is. Ook de andere wijken, Vogelwijk en Raadherenbuurt, willen graag bij dit overleg betrokken worden.

- **De wegbreng en ophaal mogelijkheid bij het station**

Na de recente veranderingen op de Bargelaan is de situatie daar voor wegbrengen en ophalen slechter geworden dan daarvoor. Auto's kunnen nauwelijks draaien, het verkeer

stagneert en vormt daardoor ook voor de bussen een probleem. De capaciteit is vooral in de spits te gering. De in het Mobiliteitsnota genoemde nieuwe voorziening voor afzetten en ophalen aan de voorzijde van het station, die gecombineerd wordt met de taxivoorziening is te weinig concreet om te kunnen beoordelen. Gelet op de op dit moment beschikbare ruimte bij de taxistandplaats kan de werkgroep zich niet voorstellen dat dit een volwaardige voorziening wordt. Zeker niet wanneer op die locatie ook nog het Rijnsburgerblok ontwikkeld moet worden. Er is behoefte aan kort parkeren. De werkgroep wil een voorwaardige wegbreng en ophaal mogelijkheid met kort parkeren bij het station. Verkeerstechnisch gezien is de meest aangewezen plaats daarvoor de huidige locatie aan de Bargelaan. Bij het niet realiseren van een goede voorziening zal de parkeerdruk op de Rijnsburgerweg toenemen. De werkgroep is van mening dat in de Mobiliteitsnota meer duidelijkheid gegeven moet worden over hoe de gemeente de wegbreng en ophaal mogelijkheid bij het station concreet wil realiseren. Ook hiermee zijn immers verkeersstromen gemoeid, die betrokken moeten kunnen worden bij de beoordeling van andere plannen van de gemeente, zoals de verplaatsing van het busstation.

- **Seniorenmobiliteit**

Veel senioren blijven tot op steeds hogere leeftijd gebruik maken van hun auto, vooral voor de kortere afstanden. Voor hen zijn de fiets en het openbaar vervoer vaak geen optie, omdat velen van hen minder goed ter been zijn. Parkeren op afstand is dan ook voor hen niet meer mogelijk. Hierop zou beleid gevoerd moeten worden. In de Mobiliteitsnota zou aan dit specifieke punt aandacht moeten worden besteed. Dit punt heeft raakvlakken met de veel gehoorde wens van veel ouderen achter het spoor dat met het openbaarvervoer de binnenstad niet meer te bereiken is zonder over te moeten stappen. De werkgroep zou graag zien dat dit punt wordt uit gewerkt.

- **Vermeerderen van parkeerplekken in de wijken**

Er komt een onderzoek naar het vermeerderen van parkeerplekken in de wijken. Voor de Vogelwijk geldt dat pas een aantal jaren geleden de drempels zijn aangelegd en de stoepen opnieuw zijn vormgegeven met de zogenaamde 'oren'. Hiervoor zijn een aantal parkeerplekken vervallen. De aanpassing is gebeurd om de veiligheid voor vooral kinderen in de wijk te vergroten. Dit dient naar onze mening te worden behouden.

De werkgroep is graag bereid met de gemeente te overleggen over alle bovengenoemde punten. Vanzelfsprekend zijn wij ook graag bereid een nadere toelichting te verzorgen, mocht uw college dit wensen.

Hoogachtend,
Namens de Werkgroep Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde,

Friso Versluijs

Van Eijsingapark 9, 2333 VJ, Leiden