Overzicht van argumenten voor en tegen verplaatsing van het Leidse busstation naar het Terwee-park.

Opgesteld op basis van STEO, raadsstukken, B&W-overwegingen en expert-inzichten.

ARGUMENTEN VOOR EN TEGEN EEN BUSSTATION AAN DE 'ZEEZIJDE'

Stedelijke ontwikkeling

Vóór

- Het plan uit 2012 verbindt de stad met het Bio Science Park
- Het plan uit 2012 voorziet in een fraaiere entree van de stad (aan de stadszijde)
- Huidige locatie van het busstation komt volledig beschikbaar voor ontwikkeling

Tégen

- De STEO visie is onevenwichtig en beschrijft alleen maar de bedoelingen/gevolgen voor de Stadzijde
- De STEO visie is zonder referentie aan het toenmalige - en nu nog steeds geldende - bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde (incl. Beeldkwaliteitsplan) uit 2005 uitgewerkt.
- Wat betékent 'verbinden'? Waar is dat goed voor? Waarom moet er méér verbonden worden dan er nu al verbinding is? Is 'verbinden' belangrijker dan Leefbaarheid en andere zaken? 'Verbinden' is een loos begrip en een doelredenering.
- Hoe ziet de praktische invulling van 'het verbinden' eruit? Is dat alleen het busvrij maken van de Walenkamp-tunnel? Of is dat het verplicht door het station moeten lopen van buspassagiers voor de stad?
- Het plan uit 2012 is precies dat: een plan uit 2012 - ontwikkelingen en wijzigingen van omstandigheden van de afgelopen vijf jaar kunnen niet zijn meegenomen.
- De stedenbouwkundige uitstraling van de zeezijde van het station en de toegang tot het BSP gaat erop achteruit.
- Bouwen in het Terweepark doet ernstig afbreuk aan historisch karakter van samenstel Poortgebouw, Entreewoningen en Directeurswoning
- Verplaatsing van het busstation hindert de kwalitatieve ontwikkeling van het Poortgebouw/Terweepark
- Het plangebied tussen Albinusdreef, Wassenaarseweg, Rijnsburgerweg en station heeft een heel eigen verbindende functie tussen BSP en Binnenstad
- Ontwikkelen van leisure / horecaruimte bij het station zal werknemers van BSP weerhouden van een bezoek aan de binnenstad
- Ontwikkelen van winkelruimte dicht bij het station is ongunstig voor winkeliers verder in de binnenstad
- Er zijn voldoende alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden voorhanden

Financiën

Vóór

- Het plan voorziet in de exploitatie van waardevolle ruimte

Tégen

- Wethouder Damen beweerde op 14 november 2016 dat ontwikkelingen van bouwprojecten altijd gepaard gaat met het bijleggen van publieke middelen.
- De sinds 2008 flink gegroeide leegstand van bestaande kantoren ondergraaft de exploitatieopbrengsten van STEO 2012
- Elders in Leiden door sloop of transformatie kantorenleegstand afwikkelen t.b.v. kantoorontwikkeling bij het station leidt tot extra kosten, w.o. planschadekosten
- Verplaatsen van het busstation leidt tot grote - vooralsnog ongedekte - kosten voor verkeersaanpassingen. ('mitigerende maatregelen')
- De kosten voor het verplaatsen van het busstation zijn groter dan van integreren van de bestaande locatie in STEO.
- Provinciale Staten zal géén financiële bijdrage aan verkeersmaatregelen leveren wanneer het eindresultaat nog steeds verslechtering (langere reisduur) van het HOV betekent.
- Het HOV budget van de provincie is bedoeld voor álle HOV projecten in de hele provincie en kan dus slechts voor een klein deel aangesproken worden door de gemeente Leiden
- De kosten van een OV-besturingssyteem voor het busverkeer in de hele stad (tbv optimale busverkeer afwikkeling op de locatie) gaan uit de klauwen lopen; "IT en overheid"
- Verplaatsing van het busstation hindert de kwalitatieve ontwikkeling van het Poortgebouw/Terweepark
- De bouw van een dergelijk OV-besturingssysteem zal verwachting Europees aanbesteed moeten worden. Met alle bijkomende kosten van dien.
- 'Dempen is graven': het Hoogheemraadschap stelt eisen aan de verandering van de afwatering van het Terweepark. Dat brengt kosten met zich mee.
- De kosten van (de afwikkeling van) planschadeclaims zullen hoog zijn.

Openbaar vervoer

Vóór

- Het Terweepark is te klein voor een toekomstbestendig busstation

Tégen

- De capaciteitsberekeningen van Goudappel Coffeng voor de Terweelocatie zijn al in maart 2016 grondig weerlegd door ROVER
- Voor een deel van de busroutes betekent de verplaatsing van het busstation een verlenging van route, dus van reistijden
- Gebruik maken van 'bustoewijzing' betekent verlenging van de wachttijden voor bussen door de extra wandeltijd van passagiers.
- Ieder verkeersincident zal leiden tot ontregeling van de afwikkeling van het busverkeer, dus vertragingen.
- Ook kleine dagelijkse verkeershinder (fietsers door rood; bijv.) leiden tot ontregeling van de afwikkeling van busverkeer, dus vertragingen.
- Er is geen rekening gehouden met ruimte voor extra bussen bij NS calamiteiten.
- De Rijn-Gouwelijn als lightrailverbinding gaat niet door
- De huidige concessie-houder (Arriva) is niet betrokken voor het bespreken van hun bedenkingen tegen de verplaatsing.
- 'Bufferen' aan de overzijde van de Rijnsburgerweg gaat ten kosten van dienstregelinguren van de vervoerder. De kosten van de concessie stijgen - of de prestatie daalt.
- Het LUMC-natuurkundelab aan de Wassenaarsweg heeft géén belang bij extra trillingen door meer busverkeer
- Als de kleinere locatie van het Terweepark werkelijk toereikend is, dan is een navenant kleinere locatie aan de voorzijde dat ook.

Maatschappelijk

Vóór

- De verfraaiing van het Stationsplein aan stadszijde is een lang gekoesterde wens van Leiden

Tégen

- Buschauffeurs vervullen een rol in sociale veiligheid: géén bussen op Stationsweg vermindert de sociale veiligheid daar.
- Verplaatsen van het busstation levert geen concrete bijdrage aan de maatschappelijke verbetering van de stad.
- De 'kosten' van de verbetering van het Stationsplein (stadzijde) komen onevenredig bij bewoners, ondernemers en instellingen aan de Zeezijde terecht
- Het gemeentebestuur kan geen draagvlak bij andere betrokkenen tonen.
- De indruk van 'doordrukken' is ongunstig voor de betrouwbaarheid van de lokale politiek.
- Het gemeentebestuur loopt het risico - opnieuw - geconfronteerd te worden met een referendum
- Het gemeentebestuur heeft de noodzaak van de uitvoering van STEO niet beargumenteerd. (M.a.w. 'gebakken lucht')
- Het is wél mogelijk op de bestaande locatie een alternatief te ontwikkelen. Mits in samenwerking met álle betrokkenen.

Draagvlak & Procedure

Vóór

- Het kaderbesluit voldoet aan afspraken met het LUMC
- Uitvoering sluit aan op het kaderbesluit van 2012 over de Stedelijke Ontwikkeling stadszijde
- De eerstvolgende stap in de procedure is slechts een uitwerkingsopdracht; er wordt nog niets onherroepelijk

Tégen

- Het gemeentebestuur is niet transparant over de concrete redenen voor het ontwikkelen van het Stationsgebied; financiën
- De ambtelijke projectgroep heeft tot nu toe onvoldoende uitvoering aan de motie 'Vreemd aan de orde van de dag' gegeven.
- De ambtelijke projectgroep is opzettelijk incompleet bij het opstellen en beoordelen van alternatieve locaties
- De ambtelijke projectgroep heeft de WGROLZ geen gelegenheid gegeven alternatieve locaties mee te nemen in de afweging.
- De ambtelijke projectgroep heeft niet inhoudelijk gereageerd op de uitvoerige inbreng van de WGROLZ op 6 november 2016
- De ambtelijke projectgroep komt toezeggingen over inzage in stukken niet na
- De onderbouwing die nu wordt voorgelegd is zeer beperkt
- Vier aannames van het Kaderbesluit 2012 zijn materieel gewijzigd.
- Er is geen onderzoek gedaan naar andere, belangrijke aspecten van de verplaatsing:
- Iedere procedurele stap wordt als bij het vervolg aan betrokkenen en gemeenteraad gepresenteerd als een 'groen licht'.
- Het gemeentebestuur is gehaast bezig en gunt alternatieven geen tijd; dit leidt tot tunnelvisie en doeldenken
- Er is geen draagvlak voor de verplaatsing en het gemeentebestuur doet niets aan het verkrijgen ervan.

Ethiek & Toekomstbestendigheid

Vóór

- Verplaatsen van het busstation is een verantwoorde keuze in de belangenafweging van 'stadszijde' tegen 'zeezijde'

Tégen

- Het gemeentebestuur heeft de gemeenteraad totnutoe onvolledig geïnformeerd over de samenhang van de problematiek
- De afbreukrisico's van de verplaatsing zijn niet onderzocht.
- Het STEO plan is 90 kantjes groot; één daarvan behandelt de verplaatsing van het busstation.
- Het Poortgebouw, de directe omgeving en de toegangsstraat naar de Rijnsburgerweg hebben historische waarde die het bescherm en waard zijn.
- De gemeente Katwijk investeert miljoenen in minutenwinst op het HOV-traject en ziet dat Leiden die minuten overboord gooit.
- Verplaatsing van het busstation houdt geen rekening met toekomstige ontwikkelingen op het gebied van OV (e-bussen?; lightrail?), vraag naar kantoren, woningen en winkels, het BSP, renovatie van het treinstation,
- Het LUMC stelt als voorwaarde voor verkoop van het Terweepark dat álle volgens het LUMC noodzakelijke verkeersmaatregelen gerealiseerd zijn. Uitvoering van het hele plan is hier dus van afhankelijk.
- Het beoogde terrein om te bufferen is eigendom van Connexxion. Het staat hen vrij de grond te verkopen als er voor hen een betere exploitatiemogelijkheid ontstaat.
- De software voor het beter aansturen van busstromen - in de hele stad - bestaat nog niet. IT-ontwikkelingen zijn notoir onvoorspel-
- Er is onvoldoende uitbreidingsruimte voor het in gebruik nemen van e-bussen en hun oplaadstations
- De fijnstofbelasting van eventueel in de toekomst in te zetten E-bussen is zwaarder dan conventionele bussen.
- Uitvoering van STEO leidt tot vermindering van sociale woonruimte.

Leefbaarheid & Milieu

Vóór

- De verblijfswaarde van het Stationsplein Stadszijde wordt beter.

Tégen

- Het Houtkwartier is een woonwijk. Ook in de omgeving van het LUMC wordt steeds meer gewoond. Daar past geen OV knooppunt in.
- Aan de zeezijde van het station begint het Houtkwartier en het Bio Science Park. Die heten niet voor niets zo. Uitvoering van het plan doet afbreuk aan dat groene karakter.
- Het plan doet afbreuk aan de aan het Houtkwartier toegezegde 'Groene Corridor' naar de Hout. Deze begint op het Stationsplein zeezijde.
- De toename van het verkeer past niet bij het verblijfsklimaat voor bewoners en scholieren.
- De geluidsbelasting op de gevels van de Rijnsburgerweg ligt nu al boven de norm. Dat wordt nog hoger bij toename van het verkeer.
- Er zijn geen gegevens bekend / onderzoeken gedaan naar fijnstof tijdens ochtend- of avondspits
- Fijnstofnormen zijn deels Europese normen waar de gemeente zichzelf geen ontheffingen voor zal kunnen verlenen
- Aanleggen van vrije busbanen op de Rijnsburgerweg gaat ten koste van het 'laankarakter' van de weg.

Bereikbaarheid & Verkeersveiligheid

Vóór

- Op het Stationsplein (stadzijde) zal het voetgangers en busverkeer elkaar niet meer hinderen.
- Op het Stationsplein (zeezijde) zullen voetgangers richting LUMC en BSP geen hinder van busverkeer hebben.

Tégen

- Fietsers - m.n. scholieren en studenten - laten zich helemaal niet wegleiden van gebruik van het Stationsplein. De maakbaarheid heeft grenzen.
- Een busstation in het Terweepark heeft maar één in- en uitrit.
- Meer busverkeer over het knooppunt Rijnsburgerweg/Bargelaan zal leiden tot groter gevaar en vertragingen.
- Meer busverkeer over het knooppunt Rijnsburgerweg/Bargelaan hindert fietsende treinreizigers uit Merenwijk
- Meer busverkeer over de Rijnsburgerweg maakt de voetgangers/fietsers oversteekplaats thv de Mariënpoelstraat onveiliger.
- Meer busverkeer over het knooppunt Rijnsburgerweg/Wassenaarseweg/Kagerstraat zal leiden tot groter gevaar en vertragingen.
- Meer busverkeer over de Rijnsburgerweg doet afbreuk aan de aanwijzing van 'doorgaande route' in het Mobiliteitsplan. M.n. de bereikbaarheid van de binnenstad voor bewoners van Rijnsburg en Oegstgeest zal verslechteren.
- Meer busverkeer over de Sandifortdreef/BSP zal de aanrijtijden van ambulances vanuit en naar het LUMC verslechteren.
- Meer busverkeer over de Sandifortdreef/BSP zal de bereikbaarheid van het LUMC voor medewerkers en bezoekers verslechteren.
- Meer busverkeer over Sandifortdreef/BSP zal de bereikbaarheid van de woningen in het Boerhaavekwartier voor bewoners en bezoekers verslechteren.
- Meer busverkeer over het Schuttersveld hindert de in- en uitrit van taxis naar hun standplaats.
- Voor busreizigers naar de stad zijn de gesloten poortjes van het NS station een hindernis.
- Voor buspassagiers uit Merenwijk en Stevenshof wordt de reistijd naar de stad langer
- Met een busstation in het Terweepark verdwijnt de locatie van de Kiss & Ride.
- De toename van verkeersdrukte op de Bargelaan zal de bereikbaarheid van het LEVELgebouw voor gebruikers, bewoners en parkeerders sterk verslechteren.

© 2017