

Inspraakreactie Werkgroep R.O. Zeezijde op het mobiliteitsplan op 12 mei 2015.

Ik wil ingaan op de verplaatsing van het busstation.

De verplaatsing van het busstation zal de nodige financiële middelen vergen, op te brengen door de belastingbetaler, die niet aan andere doelen kunnen worden besteed. Er moet dus redelijke zekerheid zijn dat de maatregel gaat brengen wat er voorgespiegeld wordt. Wij denken dat dit niet zo is.

Op pagina 34 van de mobiliteitsnota staat dat het verplaatsen van het busstation naar de zeezijde er voor zorgt dat verschillende soorten verkeer elkaar niet meer kruisen.

Deze veronderstelling in de mobiliteitsnota gaat op voor de voorkant van het station. Er zullen geen kruisingen meer plaatsvinden tussen bussen en fietsers/voetgangers op de Stationsweg. Dit zegt echter niets over de achterkant van het station.

Bij verplaatsing naar de achterkant van het station komen er verschillende andere kruisingen met voetgangers en fietsers bij, die niet minder gevaarlijk zijn. Op de uitgedeelde tekening is duidelijk te zien hoeveel dit er zijn en welke belangrijke langzaamverkeerstromen door de vele bussen worden gekruist. Ook het LUMC en de Ondernemersvereniging Bio Science Park wijzen hierop.

De verplaatsing van het station naar de achterzijde is bovendien in strijd met verschillende andere doelstellingen van de mobiliteitsnota en met de groendoelstellingen van Leiden. In de uit te delen notitie zijn deze doelstellingen uit de mobiliteitsnota kort aangeduid in de bijlage.

De verplaatsing van het busstation is in strijd met de volgende uitgangspunten:

Snelle fietsroutes

Problemen zijn te verwachten voor fietsers op de Rijnsburgerweg bij de oversteek Bargelaan en vervolgens de uitrit van het busstation. Fietsers komen daar van twee kanten, de stad in en de stad uit. Veel scholieren. Bovendien is hier ook de uitrit van de LEVEL-garage. Het bestaande stoplicht moet dus blijven, met een tweede, een paar meter verderop op de Rijnsburgerweg, voor de uit- of inrit van de bussen. Voorts zijn er problemen te verwachten bij de rotonde Posthof – veel scholieren, fietsers hebben voorrang. Daar zijn nu al veel problemen en files. Ook fietsroutes naar het Bio Science Park worden doorsneden.

Ook zullen de fietsers die uit de stallingen bij het station komen nog meer worden gehinderd. Onveiligheid!

Wandelroutes

- De bussen zullen verschillende wandelroutes, ondermeer op de Bargerlaan kruisen. Het drukke busverkeer zal voor onveiligheid zorgen.
- Verplaatsing naar de zeezijde betekent dat als NS de poortjes in het station sluit, de route van het busstation naar de stad voor voetgangers lang en onaangenaam wordt. Zelfs als mensen met hun OV door de poortjes kunnen dan is de capaciteit niet berekend op nog eens zes miljoen voetgangers door het station.

Snelle busroutes

Op dit moment is er een uitstekende busverbinding tussen Leiden centraal en het Transferium. De bus vertrekt van de voorkant, kruist het fietspad bij de tunnel bij het oude belastingkantoor en gaat dan over de Plesmanlaan (geen interacties meer met langzaam verkeer). Bij een busstation aan de zeezijde vervalt dit. De bussen zullen (naar verwachting) bij de uitrit Rijnsburgerweg linksaf de Rijnsburgerweg oprijden, over de rotonde bij de Posthof de Wassenaarseweg opgaan en dan linksaf de Albinusdreef op. Dat is niet snel, zeker niet als de rotonde Posthof voorranggebied blijft voor fietsers.

De routing van de bussen lijkt nog nauwelijks doordacht.

Wij hebben begrepen dat ook gedacht wordt aan een busroute over de Rijnsburgerweg, de Posthofrotonde, de Wassenaarseweg, de Albinusdreef naar de achterzijde van het station (zij slaan dan aan het einde van de Albinusdreef linksaf de Bargelaan op). Dat is niet alleen niet snel (zie

hierboven) maar leidt er bovendien toe dat bussen het voetgangersverkeer bij de ingang van het LUMC gaan kruisen, interfereren met het afzetten van patienten bij het ziekenhuis, het voetgangersverkeer bij de uitgang van het station gaan kruisen en interfereren met auto's die in en uit de LEVEL-garage willen.

Afname van voertuigbewegingen Rijnsburgerweg/ oplossen knelpunten

De prognose is een afname van verkeer, maar door de verplaatsing van het busstation komen er alleen maar knelpunten bij.

Gebruik ov algemeen

De mobiliteitsnota signaleert terecht voor en natransport bij de treinreiziger. Dat is ook ophalen en wegbrengen met de auto. De thans aanwezige voorziening daarvoor is achter het station. Ook dat interfereert met de geplande verplaatsing van de bussen. Gedacht is het ophalen en wegbrengen van reizigers te combineren met het taxidek aan de voorkant van het station. Is dit besproken met de taxichauffeurs? Dit is hun plek. Bestaat er draagvlak bij hen voor deze oplossing? En komt er dan nog een stoplicht bij op het Schuttersveld om dit in goede banen te leiden? Immers al deze auto's en taxi's kruisen het verkeer op het Schuttersveld.

Tot slot maar niet minder belangrijk de Leefbaarheid:

- Tussen Poortgebouw en Rijnsburgerweg is nu een mooi park met waardevolle bomen. Dit park zal verdwijnen. Dit is in strijd met het groenbeleid van Leiden: duurzaam Leiden, bewegen in het groen: "Groen is goed voor de gezondheid voor het milieu en voor klimaatbestendigheid van de stad." Daarbij hoort het behouden van het bestaande groen.
- Het kinderdagverblijf dat in het gebouw naast het Poortgebouw is gevestigd komt in een busterrein te liggen.
- De woningen aan de Rijnsburgerweg krijgen niet alleen een drukke weg met bussen voor de deur maar ook nog eens een busstation aan de achterkant. Leefbaarheid vermindert, luchtvervuiling neemt fors toe.

Genoeg vierkante meters?

Verder vragen wij ons af of er genoeg vierkante meters zijn om het busstation te verplaatsen. Beoogde locatie is de beperkte ruimte tussen het Poortgebouw en de Rijnsburgerweg. Naar ons inzicht past het busstation hier niet tussen als daar meer dan 6,5 miljoen reizigers moeten worden geacommodeerd. Is dit goed uitgemeten rekening houdend met de ambities uit de mobiliteitsnota: namelijk vergroting van het gebruik van ov.

Dit alles overziende vragen wij ons af wat er op tegen is om het busstation te laten waar het is. Het sluit dan rechtstreeks aan op de ring. We hebben nergens in de mobiliteitsnota gezien dat onderzoek is gedaan naar de knelpunten die we signaleren of dat bij de keuze voor verplaatsing van het busstation deze punten in de overweging zijn betrokken. We vragen u dus om onderzoek en om heroverweging van dit onzalige voornemen tot verplaatsing.

Namens de w.g. Ruimtelijke Ordening Leiden Zeezijde

R. D. Stam.

Bijlage:

In de mobiliteitsnota komt het volgende naar voren:

Samenvatting

Ambities:

2 bereikbaarheid en omgevingskwaliteit in balans brengen

3 stimuleren langzaam verkeer

4 stimuleren ov-gebruik.

Uitwerking fiets: fietser moet beschikken over snelle en directe routes

Opwaarderen van de fietsinfrastructuur door projecten zoals de ontsluiting van het Bio Science Park (mobiliteitsnota p 42)

De mobiliteitsnota ziet al probleemlocaties:

P 28: kruispunt Wassenaarseweg – Albinusdreef

P 28: Houtkwartier: geconcentreerde pieken van verkeer de wijk in en uit. In de ochtend is het aantal fietsende scholieren zeer groot. P. 29: project veilige schoolomgeving.

Uitwerking ov: Doel ov-beleid: Snelle busroutes (p 32) nu: lijnen zijn slingerroutes, ritten naar bestemmingen duren langer, met tot gevolg minder reizigers, (...) hogere kosten voor de busreizigers (...). Snelle busroutes vooral tussen regionale grote kernen en Leiden Centraal (p 33)

Verwachting:

Rijnsburgerweg: afname van 2500 voertuigbewegingen per etmaal (figuur 14/ p 33)

Rijnsburgerweg: locatie met speciale aandacht vanuit ruimtelijke kwaliteit (figuur 9, p 13). Knelpunt genoemd in het Uitvoeringsprogramma Leiden. Aanpak van deze locaties is gewenst omdat hiermee een belangrijke bijdrage geleverd kan worden aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad.