

Reactie op concept-raadsvoorstel locatie busstation van Rover Holland Rijnland

Samenvatting:

Omdat u zelf constateert dat er op vele vragen nog geen antwoord is (waaronder de belangrijke vraag of het busstation past binnen de locatie), dient het Terweepark nog niet als definitieve locatie voor het busstation te worden aangewezen. Wij geven in deze bijdrage aan dat er enkele relevante aspecten nog niet behandeld zijn, dat in wel behandelde aspecten onjuiste en misleidende informatie is opgenomen en dat de weging van belangen anders dient uit te vallen. Daarom lijkt et ons verstandiger wanneer de gemeenteraad pas om een uitspraak wordt gevraagd wanneer het resultaat van deze onderzoeken bekend is.

Daarnaast is de in de motie fixing the link (zie onderdeel 6 van de reeds genomen besluiten op pag. 3 van het raadsvoorstel) als ontbindende voorwaarde vastgelegde garantie dat de binnenstad bereikbaar blijft voor busdiensten nog niet verkregen

Daarom dient bij de verdere planvorming voor de centrumzijde van het Stationsgebied de mogelijkheid van handhaving op de huidige plek niet onmogelijk wordt gemaakt. Dat heeft gevolgen voor de planvorming van de Trafolocatie en het NS/Ymerepand. Als u het besluit niet wilt uitstellen, dient dat expliciet hierin verwerkt te worden

Het is duidelijk dat de 3 uitgangspunten uit de motie locatie busstation niet allemaal bereikt worden. Wij vinden dat de ontvlechting van verkeersstromen in de afwegingen te absoluut wordt gesteld ten opzichte van een goede oplossing voor het openbaar vervoer. Bij het verblijfsklimaat wordt teveel uitgegaan van een verblijfsgebied in plaats van een passantengebied. Bovendien fungeert het huidige plein tussen station Leiden Centraal en de Stationsweg al jaren als een plein met drukke elkaar kruisende fietsers- en voetgangersstromen, en blijft dat in uw voorstel ook zo.

U maakt in uw brief verschil tussen het stadsbelang en het wijkbelang, daarmee NIMBY gedrag van de wijkbewoners suggererend. U schijnt niet te beseffen dat het OV-knooppunt Leiden van regionaal belang is, en zelfs van belang voor de zuidelijke Randstad. Door uit te gaan van het door u vermeende stadsbelang maakt u zichzelf schuldig aan een alternatieve vorm van NIMBY gedrag, waarbij het "eigen belang van de stad" ten koste gaat van het algemeen maatschappelijk belang.

Algemeen

U geeft in uw brief van 17 januari 2017 inzake de afhandeling motie locatie busstation aan dat er op vele vragen nog geen antwoord is, en dat de uitwerking nog moet plaatsvinden. Omdat u inschat dat verplaatsing mogelijk is stelt u de Raad voor bij de verdere planvorming uit te gaan van de Terwee locatie. Wij schatten echter in dat verplaatsing niet kan. Zolang er onzekerheid bestaat dienen andere opties zoals handhaven op de huidige plek open te blijven. Daarom dient er nu nog geen besluit te worden genomen, maar handhaving op de huidige plek open te worden gehouden. De gesprekken over ontwikkeling van de Trafolocatie en het NS/Ymerepand dienen dan ook te worden opgeschort en er dienen geen contracten te worden afgesloten. Dit stemt trouwens overeen met het onder punt 11 genoemde document over het kader vastgesteld beleid (pag. 3 raadsvoorstel). Indien u zich hieraan niet houdt loopt u het risico dat het LUMC niet zal meewerken aan overdracht van het Terweepark.

Arriva als stakeholder

Tot onze verbazing rekent u Arriva en de aan Leiden grenzende gemeenten niet tot de stakeholders. Arriva had u meer kunnen vertellen over buffers, pauzeren en chauffeurswissels. Daarnaast is Arriva door de provincie belast met de ontwikkeltaak van het openbaar vervoer in plaats van dat de provincie dat zelf ter hand neemt. Wij verzoeken u Arriva alsnog om een inbreng te vragen, desnoods als deskundigen bij de informatiesessie aan de Raad of de behandeling in de commissie.

Regio gemeenten betrekken bij OV-ontwikkeling

Met de aan Leiden grenzende gemeente heeft u onlangs de toekomstvisie Leidse Regio 2027 vastgesteld, met daarin het openbaar vervoer in de Strategische Agenda. Over de onderwerpen uit de Strategische Agenda dient vanaf het allereerste begin te worden samengewerkt. Maar in het raadsvoorstel blijkt daarvan niets. Wij weten dat de betrokken gemeentebesturen zeer hechten aan een goede busverbinding met zowel Breestraat als station.

Reiziger Centraal

In de diverse stukken gaat u terecht uit van de sterke positie van het OV-knooppunt Leiden, mede als factor voor vestiging van kantoren. Een OV-knooppunt kenmerkt zich door een samenhangend geheel van verschillen OV-modaliteiten. In Leiden gaat het om een samenhangend geheel van trein (met Leiden als 5^e treinstation van Nederland) en bus (Leiden heeft qua aantallen passagiers verreweg het grootste busstation van de concessie Zuid-Holland Noord; de halte LUMC neemt trouwens de 2^e positie in). Het busstation dient vlak bij het treinstation te liggen en de kwaliteit ervan draagt bij aan het succes als knooppunt.

U schrijft in uw brief van 17 januari terecht dat er begrip is om in de toekomst veel meer mensen te laten wonen en werken direct rond het knooppunt Leiden Centraal. Maar in uw voorstellen wilt u de kwaliteit van het knooppunt verlagen en werken en wonen mogelijk maken op de plek van het knooppunt, in plaats van daarom heen. Kantoren en woningen zijn niet gebonden aan een plek zo dicht mogelijk bij het treinstation, maar het busstation wel.

De kwaliteit van het knooppunt wordt verlaagd omdat de omvang van het busstation op het Terweepark veel te klein is (zie de betreffende paragraaf) en uit het zicht ligt. Ook momenteel onttrekt u het zicht op de aan de Bargelaan gelegen halten door een logischer plek meer naar het Terweepark niet toe te staan vanuit stedenbouwkundig schoon, en zelfs bewegwijzering om die reden af te wijzen.

Het Masterplan STEO noemt het huidige busstation een uitgewaaierde plek asfalt. U bent daar als wegbeheerder voor verantwoordelijk. Het is niet noodzakelijk om het busstation te verplaatsen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

Toetsingskader vanuit OV

Tijdens de een jaar geleden gehouden presentatie over de studie die u gezamenlijk met het LUMC uitvoerde over de routing van de buslijnen rondom de gebouwen van het LUMC (overigens een andere route dan nu als voorkeursvariant voor R-net wordt genoemd) bleek dat de gemeente niet beschikt over een eigen visie op het OV. Mede daarom hebben de OV-belangen in 2012 geen rol gespeeld. Dat laatste heeft mede geleid tot de motie locatie busstation.

Rover heeft daarop de notitie Bouwstenen voor een Leidse OV-visie aangeboden aan uw college. Ondanks dat er ambtelijk aan wordt gewerkt om de Leidse OV-visie te ontwikkelen heeft er tot op heden slechts één bespreking met ons plaatsgevonden. Een overleg niet over de inhoud maar over de vraag hoe het maken van een Plan van Aanpak moest worden vormgegeven. Naast de notitie Bouwstenen hebben we specifiek voor het OV bij Leiden Centraal een visiestuk aangeboden na de presentatie aan de Raad in nov. 2016 over de plannen van Maxwan uit 2012.

In uw voorliggende brief en het raadsvoorstel geeft u geen reactie op deze notities en wordt slechts erkend dat het noodzakelijk is om het garagerrein van Connexxion te verwerven. Deze verwerving dient alsnog in het besluit te worden opgenomen.

Bij het verder uitwerken vanuit een OV-visie heeft B&W externe instanties ingehuurd (Goudappel Coffeng en Mobycon), die elkaar tegenspreken. Op basis daarvan heeft het projectteam een eigen interpretatie gegeven. We komen daar bij de afzonderlijke onderdelen op terug.

Reistijd

Mobycon (bijlage 4 p. 14) wijst op extra kosten van de exploitatie bij gebruik van de Terwee locatie tot € 950.000 per jaar, maar daarop wordt niet teruggekomen.

Niet wordt genoemd dat een langere reisweg de reiziger ook extra geld kost, wat weer gevolgen heeft voor het gebruik.

Ook het subjectieve effect van omrijden (het gevoel dat je je tijd zit te verdoen) komt niet aan de orde. Wel komt de wachttijdbeleving aan de orde op pag. 23. Merkwaardig is dat de busterminal in de varianten Sylviusweg en Schipholtunnel dezelfde is, maar dat de wachttijdbeleving bij de Sylviusweg groen is gekleurd en bij de Schipholtunnel oranje.

Voorkeustracé HOV Leiden Katwijk

In het stuk over het Ruimtelijk-economisch perspectief (bijlage 3) wordt gesproken van de 'Kennis-as Noordwijk-Dordrecht'. Voor het functioneren daarvan is een zo kort mogelijk reistijd met het openbaar vervoer van groot belang. Dat vraagt een zo kort mogelijk reistijd tussen de Estec en station Leiden Centraal. Dit wordt bij de afweging tussen de verschillende HOV tracés Leiden – Katwijk niet genoemd.

De variant dat de HOV-route Leiden – Katwijk op het Stationsplein eindigt en los staat van het busstation op het Terweepark krijgt geen eerlijke kans door richting Katwijk niet langer gebruik te maken van de busbaan bij het Trafogebied, maar van de busbaan aan de andere kant van de Schipholtunnel. Daarnaast wordt in het onderdeel adaptiviteit ten onrechte de uitgeefbare ruimte binnen STEO als argument opgevoerd.

Bij adaptiviteit wordt de vertrambaarheid als criterium opgevoerd. Waarom dat bij het alternatief Stationsplein rood is gekleurd en bij het alternatief Sylviusweg is onduidelijk.

Niet is opgenomen de doorkoppelingsmogelijkheid van de tram naar Zoetermeer, waar de Rotterdam/Haagse regio onderzoek naar doet. Daar scoort de variant Stationsplein duidelijk beter.

Bij de variant Stationsplein geeft u aan dat de kruising met voetgangers en fietsers reden is om rood te kleuren vanwege de zwerm fietsers. De beoogde route kruist echter nergens een zwerm fietsers, maar hooguit de fietsers op weg naar de Walenkamptunnel. Als dat zo onveilig is als u stelt dan dient

het veel hogere aantal auto's dan bussen dat u straks via de Walenkamptunnel naar de Bargelaan wil sturen als negatieve factor bij de locatie Terweepark te betrekken

Capaciteit nieuwe busterminal

Direct na het verschijnen van de gezamenlijke brief van B&W en LUMC over de resultaten verkennend onderzoek hebben wij aangegeven dat de capaciteit van de nieuwe busterminal veel te klein is. Goudappel Coffeng heeft in 2015 een nieuwe berekening gemaakt van het aantal benodigde halteplaatsen, en het projectteam heeft ten behoeve van de aanbiedingsbrief van B&W en LUMC een inpassingstekening gemaakt. Wij hebben daar direct kritiek op geleverd en deze ook opgenomen als bijlage in onze Bouwstenen voor een Leidse OV-visie. Daar is trouwens nooit inhoudelijk door u op ingegaan. In het Mobycon rapport bijlage 4 wordt op basis van de nieuwste prognoses gesteld dat moet worden uitgegaan van 35% groei, en dat de ochtendspits maatgevend is. Goudappel en Coffeng ging uit van de avondspits en van maximaal 25% groei. In bijlage 11 stelt u dat nader onderzoek nodig is voor het groeipercentage waarmee rekening moet worden gehouden. Maar intussen gaat u uit van 25% als maximum, terwijl het meer voor de hand ligt om van het grootste getal uit te gaan. Daarnaast is er ook al geen rekening gehouden met de Keukenhoflijn en met opstelruimte voor bussen van de NS bij calamiteiten en bij zeer regelmatig voorkomend gepland onderhoud van het spoor.

De opmerkingen van Mobycon over extra bufferruimte ivm pauserende chauffeurs en chauffeurswissels zullen weinig effect hebben op de omvang. Pauserende chauffeurs nemen hun bus niet mee, maar dragen deze over aan een collega, zodat het dan alleen gaat om een chauffeurswissel. Deze wissel kan plaatsvinden bij de uitstap- of instaphalte of bij de bufferhalte, en dat binnen de marge van de verblijfsduur van de bus. Bovendien heeft Arriva momenteel al 7 eindpuntvoorzieningen.

Uw gedachte dat er minder ruimte nodig is wanneer meer lijnen gekoppeld worden gaat niet op, omdat voor een betrouwbare dienstregeling de bussen toch een wachttijd van naar schatting vier minuten nodig hebben. De ambitie van R-net voor een betrouwbare dienstregeling wordt gefrustreerd wanneer vertragingen op het ene traject doorwerken op het gekoppelde andere traject. Dit was in 2009 reden voor Connexxion om een aantal lijnen juist te ontkoppelen.

Inpasbaarheid nieuwe busterminal op Terweepark.

Op de gezamenlijke brief van B&W en LUMC na wordt in geen van de genoemde stukken ingegaan op de inpasbaarheid op het Terweepark. Mobycon constateert in bijlage 5 slechts dat er een tekening in de genoemde brief staat, dat die niet voldoet aan een eis van Goudappel Coffeng over onafhankelijke haltes maar onthoudt zich van een oordeel. Dat verklaart wellicht het lange uitblijven van het vaststellen van het rapport. Overigens is het merkwaardig dat u het rapport vaststelt. Meer voor de hand ligt dat Mobycon het rapport vaststelt, en dat u vertelt wat u er mee doet. Dat is ook wat er feitelijk gebeurd is. In bijlage 11 zegt u in feite dank voor het uitzoekwerk, maar de conclusies bevallen ons niet en we werken liever met de uitkomsten van Goudappel Coffeng, ook al zijn die op verouderde gegevens gebaseerd. Daardoor bent u nu ook niet in staat om een door een onafhankelijk bureau bevestigde visie te geven op de mogelijkheid het busstation in te passen.

In de tekening is trouwens niet te vinden waar de wachtenden op een vertrekkende bus zich moeten opstellen. Het ligt niet voor de hand dat dat plaatsvindt ter hoogte van de uitstaphaltes, zodat dat zal

moeten aan de zuidzijde van de Bargelaan. Door de gekozen inrichting moeten bij de nieuwe busterminal alle bussen twee maal rondrijden, terwijl dat bij de huidige locatie alleen geldt voor de bussen vanuit de Walenkamptunnel en Plesmanlaan, en de bussen vanaf de Stationsweg slechts éénmaal rondrijden. Ten opzichte van de huidige locatie krijgen de wachtenden dan te maken met meer kruisende bussen. En ook de vertrekkende bussen krijgen vaker te maken met een kruisende bus.

Daarnaast vervangt de nieuwe terminal naast het busstation aan de centrumzijde ook de halte LUMC, en die is qua passagiersomvang de 2^e halte van de concessie. Bij het bepalen van de opstelruimte van de wachtenden moeten de passagiers van Leiden Centraal en halte LUMC bij elkaar worden opgeteld.

Volgens Mobycon (bijlage 4 pag. 13) dient er aandacht te zijn voor het extra ruimtebeslag bij gebruik van elektrische bussen, maar omdat Mobycon de inpasbaarheid niet heeft getoetst worden hier geen conclusies aan verbonden.

Gezien de kritiek van ons en van Mobycon op de benodigde omvang en op de inpassing op de tekening van de projectgroep is te verwachten dat de nieuwe onderzoeken zullen opleveren dat de nieuwe busterminal qua niet toereikend zal zijn. Voorkomen moet worden dat dan door contractueel vastgelegde afspraken moet worden gezegd dat het OV het maar moet doen met de wel beschikbare ruimte.

Dat er nog geen inzicht is in de inpasbaarheid blijkt ook uit blz. 26 van het raadsvoorstel, waaruit blijkt dat een belangrijke stap in het bepalen van het Programma van Eisen is het bepalen van het ruimtebeslag dat benodigd is voor een toekomstig bestendig busstation en toetsing aan de beschikbare ruimte.

Zichtbaarheid

Bij de voorgenomen plek is ook de zichtbaarheid van de nieuwe busterminal van belang. Wij vinden het vreselijk dat u noch de in grootte 2^e bushalte van de concessie, zelfs niet nu deze R-net-halte wordt, op een prominente plek wilt plaatsen noch vanuit welstandsoverwegingen bewegwijzering naar deze halte wilt toestaan. Ondanks fraaie bewoordingen in de Duurzaamheidsnota over het belang van Openbaar Vervoer blijkt in de dagelijkse praktijk dat u het OV eerder een te verstoppert kwaad vindt dan een na te streven voorziening. Dat doet vermoeden dat u, ondanks mooie beloften over de centrale halte op het BioSciencepark geen enkel belang hecht aan goede wachtruimtes, zoals momenteel blijkt op de huidige locaties.

Verblijfsklimaat Stationsplein/ Stationsweg

In deel 2 van de Overwegingen schetst u een visie op de ontwikkelingen in het openbaar vervoer. In de eerste alinea valt u terug op de Mobiliteitsnota en concludeert dat de toplocaties en woonwijken van Leiden goed bereikbaar moeten zijn met het openbaar vervoer. Als randvoorwaarde stelt u dat de huidige routes voor bussen via Breestraat, Stationsweg en Steenstraat minder druk of zelfs busvrij worden. Hierbij laat u gelukkig open dat de Stationsweg en Steenstraat niet busvrij worden. Het gaat erom dat deze routes aantrekkelijker worden voor bezoekers en langzaam verkeer. Wij denken dat dat ook kan met een inrichting zoals op de Breestraat.

Daarnaast willen wij erop wijzen dat bussen bijdragen aan sociale veiligheid op stille uren. Juist het feit dat politie snel komt opdagen als een buschauffeur een misstand meldt zorgt ervoor dat als kantoren verlaten zijn mensen op straat zich veiliger voelen met deze extra ogen.

Omdat de Stationsweg de looproute van het station naar het centrum is draagt het meer het karakter van een passantenomgeving, dan van een gebied waar mensen zich langere tijd ophouden. Dat gebeurt juist in het centrum. In een passantenomgeving zijn terrasjes op straat hinderlijk, evenals lukraak gestalde fietsen.

In de brief van 17 januari spreekt u over de vrije voetgangerszones aan beide zijden van het station. We nemen aan dat de grens hiervan aan de centrumkant bij de Stationsweg ligt, omdat fietsverkeer op de Stationsweg blijft bestaan. Dit fietsverkeer kan heel goed, net als op de Breestraat, met bussen worden gecombineerd op de huidige rijloper. Dat scheidt voor de voetganger ook duidelijkheid.

Ontwikkeling BioSciencepark

Tegelijk met de discussie over de verplaatsing van het busstation loopt de discussie over het Masterplan BioSciencepark Gorlaeus. U haalt het Masterplan aan op blz 25. U noemt daarbij de hartlijn voor voetgangers en fietsers, maar u vermeldt niet dat over deze hartlijn ook ontsluitende bussen rijden. Omdat door de nieuwe ontsluiting van het BioSciencepark de lijnen 43, 221 en 250 nu ook de halte Universiteitsterrein kunnen aandoen (naast lijn 37) heeft de ondernemersvereniging besloten de pendelbusjes die waren ingezet om deze halte te kunnen bereiken niet meer te handhaven. Dat scheelt de provincie trouwens ongeveer 100.000 € op jaarbasis aan subsidie. Dit betekent dat de (groene)hartlijn tussen Corpus en Darwinweg gezamenlijk gebruikt wordt door fietsen en bussen. De hierbij betrokken 5 halten kunnen niet worden vervangen door één HOV halte

Verbinding BioSciencepark met centrum

In het verleden werd er gesproken over een verbinding van het BioSciencepark met het centrum via de openbaar vervoer Kennislijn. Momenteel is daar een mini-uitvoering van te zien in de vorm van de Trix-trein. Het is best interessant om te bezien of deze elektrische busjes kunnen rijden tussen Corpus en Lammenschans via de Breestraat, en hoeveel er dan nodig zijn. Momenteel zijn wij in onze reguliere contacten met Arriva aan het onderzoeken of het mogelijk is de lijnen tussen Noordwijk en Leiden zodanig te herordenen dat er (naast de andere lijnen) een vaste halfuurdienst gaat rijden over de hartlijn van het BioSciencepark die tevens het bedrijventerrein 't Heen in Katwijk aandoet. Als dat mogelijk is, is het met een herordering van de stadsdiensten waarschijnlijk mogelijk om deze lijn te verlengen naar Lammenschans, of een andere eindhalte. In dat geval zou er een rechtstreekse OV-verbinding van het BioSciencepark met het centrum ontstaan. De (groene) hartlijn van het BioSciencepark en de rijloper van de Breestraat kunnen dan met elkaar verbonden worden. Het is logisch dat deze verbinding dan bestaat uit een combinatie van fiets en bus infra.

Turfmarkt(brug)

In het raadsvoorstel staat bij de tot nu toe vastgestelde besluiten ook de motie fixing the link vermeld. Deze door D66 motie is uitvoerig toegelicht op de [D66-site](#). De uitwerking via tweerichting OV-verkeer op de Turfmarkt(brug) is opgenomen in de besluitvorming over de centrumroute en verwerkt in de mobiliteitsnota. Tot onze verbazing was het niet terug te vinden in (bijlage 2, kaart 6)

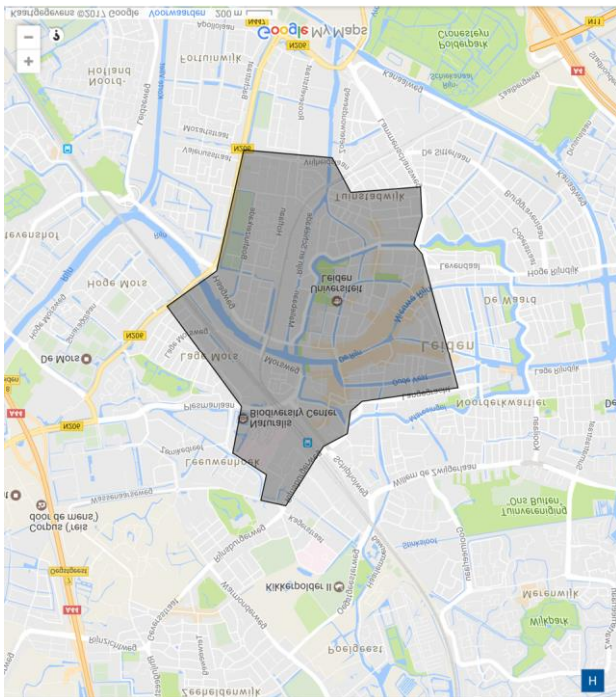
de brief van 21 juni (bijlage 2 bij het raadsvoorstel). Wij hebben daar herhaaldelijk op gewezen, maar tot nu toe heeft u verzuimd dat te herstellen. Waarschijnlijk heeft het projectteam niet gewerkt met het na inspraak door de Raad vastgestelde document, maar met de versie die is gebruikt om inspraak op te kunnen leveren.

Dat het niet op het netvlies van de projectgroep staat blijkt ook duidelijk uit de weergave van de tweede variant op blz. 11 van het raadsvoorstel. De bussen vanaf het station richting Langegracht rijden behalve over de Steenstraat en Blauwpoortsbrug n.l. ook niet meer over Turfmarkt en Nieuwe Beestenmarkt, maar vanaf de Stationsweg over de 2^e Binnenvestgracht naar de Langegracht. De bussen naar het centrum kunnen over de Steenstraat en Blauwpoortsbrug blijven rijden. Het is echter in deze variant ook mogelijk de Steenstraat busvrij te maken door tweerichtingsverkeer voor bussen op de Turfmarkt toe te staan. Het kaartje in bijlage 9 geeft deze laatste variant aan.

Opmerkelijk is ook dat samenloop van bussen en ander verkeer op een klein stukje 2^e Binnenvestgracht als een ramp wordt gepresenteerd, terwijl we dat op de Hooigracht over een veel groter traject accepteren. (bijlage 9 p. 11).

Als extra zorgpunt brengen wij onder uw aandacht dat er tot op heden geen concreet besluit is genomen over de noodzakelijke aanpassingen aan de Turfmarkt en de Turfmarktbrug, laat staan dat daarvoor een krediet is vastgesteld. Daarmee is niet de in de motie vastgelegde garantie aanwezig dat de binnenstad bereikbaar blijft voor busdiensten. Daarmee kan het eerste besispunt van het raadsvoorstel niet in de huidige vorm worden gehandhaafd. Wanneer de Turfmarkt en de Turfmarktbrug niet tijdig zijn aangepast, zullen er na een verplaatsing van het busstation en het weren van bussen van de Stationsweg en de Steenstraat geen bussen meer kunnen rijden door de Breestraat en het Noordeinde.

Er ontstaat dan een zeer groot gebied waarin geen bushaltes meer kunnen worden aangedaan. Dit is dan waarschijnlijk het grootste busvrije stedelijk gebied in Nederland. Dit gebied is gearceerd weergegeven in onderstaand plaatje



Indien u niet overgaat tot het aanpassen van het voorgestelde raadsbesluit dient dit aangevuld te worden met concrete besluiten over aanpassingen aan de Turfmarkt en Turfmarktbrug.

Walenkamptunnel

In de plannen van Maxwan zou de Walenkamptunnel uitsluitend door fietsers en voetgangers worden gebruikt. In uw raadsvoorstel wordt nergens ingegaan op de plaats van de taxi's, de kiss&ride strook en de toegang tot de parkeergarage van Level. Volgens bijlage 9 p. 28 zouden bij het vestigen van de busterminal op de Terwee locatie auto's naar de K&R voorziening en de parkeergarage via de Walenkamptunnel moeten gaan rijden. Omdat dit aantal auto's een veelvoud is van het aantal bussen, komen er dan meer conflicten met fietsers en voetgangers in plaats van minder. Niet alleen in de Walenkamptunnel, maar ook op de Bargelaan, omdat de auto's een lus zullen moeten rijden tot zeker het midden van het plein. Daarmee vervallen verkeerskundige argumenten voor verplaatsing van het busstation.

Bijkomende plannen niet geregeld

Wij begrijpen dat het bij een richtinggevende discussie niet alle samenhangende zaken direct mee kunnen worden geregeld. Maar de lijst van niet beoordeelde onderwerpen in bijlage 9 is uitzonderlang lang. En het plan van Maxwan houdt tevens in dat er nieuwe voorzieningen voor het fietsverkeer moeten worden geregeld, waarvoor in de meerjarenramingen van de gemeente nog geen bedragen zijn gereserveerd. Dat betekent dat de uitvoering niet ter hand kan worden genomen, en dat betekent dat het risico bestaat dat gewenste voorzieningen niet op tijd klaar zullen zijn. De risicoanalyse hiervan ontbreekt, en dient aanwezig te zijn voordat besluiten worden genomen die het handhaven van het busstation aan de voorzijde onmogelijk maken.

Inkleuren tabellen

Zoals aangegeven op blz. 31 kunnen wij ons niet vinden in de inkleuring van de tabellen. U bent ook niet bereid de Raad inzicht te geven in waar de verschillen van mening uit bestaan. Wij zullen ons daarover direct tot de Raad wenden. Wij hebben trouwens slechte ervaringen met de door ons als commentaar ingeleverde wijzigingsvoorstellen op bestaand materiaal. Eerder in dit commentaar hebben wij al gewezen op het verschil in uw brief van 21 juni van kaart 6 in bijlage 2 en de mobiliteitsnota. Wij hebben ook aangegeven dat de laatste tabel bij de brief van 21 juni onjuist is en mensen op het verkeerde spoor zet. Ondanks herhaalde toezegging dat dat gecorrigeerd zou worden is dat tot op heden niet gebeurd.

Dat wij ons niet kunnen vinden in de tabellen in het raadsvoorstel komt mede doordat niet gescoord wordt op het aspect verkeer, nauwelijks op het aspect openbaar vervoer en zeer veel op het aspect gebiedsontwikkeling. Bijlage 9 is ietwat genuanceerder, maar daar wordt bij potentiële conflictpunten in het verkeer niet gewogen naar ernst van het conflictpunt en bij doorstroming bussen niet naar aantallen betrokken bussen.

Ook gebeurt het kleuren niet consistent. Zo kleurt de variant Stationsplein op blz. 22 bij het onderdeel dienstregelingsuren oranje, d.w.z. negatief onderscheidend t.o.v. andere alternatieven, terwijl uit de tekst blijkt dat het juist positief scoort t.o.v. de andere alternatieven.

Rover Holland Rijnland

24-1-2017