

Standpunt Fietsersbond Leiden e.o. over busstation bij Leiden Centraal.

Verplaats het Busstation niet maar rijdt het anders aan.

In de Mobiliteitsnota spreekt Leiden als 3e ambitie het stimuleren van langzaam verkeer.



Ambitie 3: Stimuleren van het langzaam verkeer

Fietsen en lopen zijn gezond en belasten het milieu niet. Bovendien is het mogelijk het autogebruik te doen afnemen als we maatregelen nemen om het langzaam verkeer te stimuleren; de fiets is op kortere afstanden al een goed alternatief voor de auto. De komst van de elektrische fiets vergroot deze potentie, maar vraagt wellicht ook om een specifieke inrichting. Ook voor het OV-gebruik (met name het gebruik van de trein) is (naast lopen) de fiets belangrijk, aangezien de fiets vaak gebruikt wordt als vervoersmiddel en steeds vaker ook als natransport. De Leidse agglomeratie is gezien haar omvang en populatie (veel studenten) bij uitstek geschikt als fietsstad. Voor de fietser willen we zorgen dat verplaatsingen sneller, directer en comfortabeler worden.

Leiden onderzoekt of een verplaatsing van het busstation een *verbetering* voor Leiden betekent. Zij koerst aan op een verplaatsing naar de Terwee-locatie.

De Fietsersbond is niet bij het overleg hierover betrokken hoewel rond het station zich toch een aanzienlijk deel van het Leidse fietsverkeer afspeelt dat niet alleen voor- of natransport van OV is. Als fietser mag je verwachten dat gezien de bovenstaande ambitie en het stimuleringsproject Flink Fietsen om 10% **meer** fietsgebruik ook zonder directe bemoeienis van de Fietsersbond zou leiden tot verbetering van fietsroutes qua vlotte doorstroming en comfort.

Maar het wordt zo juist slechter voor fietsers

Om de Terwee-locatie te bereiken worden voorstellen gedaan voor onaanvaardbare verslechtingen van drukke fietsroutes. De speciaal voor beter en veiliger doorstromen van het fietsverkeer aangelegde Posthofrotonde zou moeten sneuvelen. Het kruispunt Rijnsburgerweg-Bargelaan, nu al een te ontlasten punt, krijgt alle bussen te verwerken die nu bij het huidige busstation verdeeld zijn over drie aanrijroutes !

Dit klopt **helemaal niet** met de in het kaderbesluit Herontwikkeling herontwikkeling stationsgebied in de tabel onder vervoerswaarde(!) op pagina 16 voorgespiegelde pluspunt bij verplaatsing:

*+ Verbetering doorstroming langzaam verkeer en
bussen door vrijliggende busbanen en ontvlechting.*

In de VISSIM-analyse van de aanrijroute voor de bussen vanaf de Plesmanlaan via de nu zonder te stoppen prima te befietsten route Darwinweg, Sandiforddreef, Wassenaarseweg naar de Kagerstraat worden doodleuk de rotondes of fietsvoorrangkruisingen omgezet in kruispunten met stoplichten! In de presentatie van het rapport aan de opdrachtgevers wordt met geen woord gerept over het oponthoud dat de duizenden fietsers hierdoor zullen ondervinden.

En van vrije busbanen is ook geen sprake.

Cijfers worden slechts gegeven over doorstroomsnelheid van het autoverkeer ...

Deze langere busroute is natuurlijk ook slecht voor de buspassagiers. ROVER en Arriva geven dit ook aan. De opdrachtgever van het OV in de concessie Zuid-Holland-Noord maakt zich ernstig zorgen.

De Fietsersbond wijst deze verplaatsing van het busstation naar de Terwee-locatie af.

Maar coöperatief als wij zijn laten we het niet hierbij.

Het alternatief van een ondergronds busstation, zoals voorgesteld door het Houtkwartier is interessant en steunen wij. Serieus onderzoek is daarvoor nodig.

Als dit niet mogelijk blijkt stellen wij een alternatief voor.

Laat het busstation op de huidige plek. Bussen rijden aan via Plesmanlaan of Rijnsburgerweg, Bargelaan en Walenkamptunnel.

Om het kruispunt Rijnsburgerweg-Bargelaan veiliger te maken, wordt het Rijnsburgerviaduct alleen toegankelijk voor (H)OV, fiets en hulpverkeer.