

## Busstation bij Leiden Centraal verplaatsen ? Niet doen want hoeft **niet** !

Het busstation bij Leiden Centraal is onmisbaar voor de mobiliteit van mensen. Je wisselt hier van vervoermiddel, van fiets of bus op trein of viceversa. De dienstregeling van bus en trein wordt er op afgesteld. De trein, met een eigen baan is bepalend, de bus volgt dat maar is afhankelijk van routes waar ook ander verkeer gebruik maakt. Om op tijd te zijn zijn fiets en bus beide gebaat met een netwerk waarop de hinder van autoverkeer geminimaliseerd is.

Het busstation is nu aan de stadszijde van het station. Het functioneert prima, zeker nu de informatie borden boven de perrons weer werken. Overstappen van de regionale bussen op trein, elkaar of de stadsdiensten is eenvoudig. Ook de zeezijde van het station heeft voor het LUMC en Level een bushalte. Fietsparkeren geeft wel veel kruisingen met het busverkeer aan beide zijden van het station.

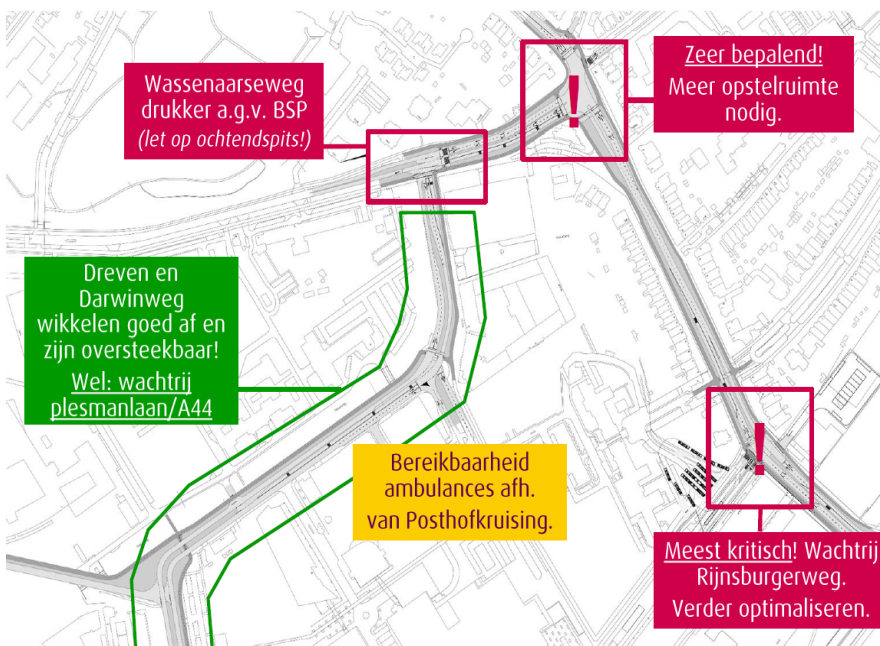
De bussen hebben nu drie aanrijroutes voor het busstation. Een vanaf de Plesmanlaan, een tweede vanaf de Rijnsburgerweg en een derde vanaf de Statoinweg. Deze derde staat onder druk door de plannen voor het Leidse stationsgebied \*.

Fiets- en busroutes gaan nu nog redelijk samen. Door het vervallen van de derde aanrijroute zou het aan de stadszijde van het station kunnen verbeteren. Maar die verbetering weegt niet op door de verslechtingen op de gewijzigde busaanrijroute vanaf de Plesmanlaan. De doorstroming van het fietsverkeer op die belangrijke route voor scholieren en studenten wordt daar ernstig aangetast. De Fietsersbond kan het hier niet mee eens zijn.

De snelle, directe aanrijroute vanaf de Plesmanlaan gaat namelijk sterk veranderen. Op 15 september 2015 presenteerde Goudappel Coffeng de VISSIM-analyse aan het opdrachtgeversoverleg van het zoeken van een nieuwe locatie voor het busstation. Deze bevat een geoptimaliseerd ontwerp voor een verplaatst busstation op de Terwee-locatie. Hierin worden de wijzigingen van de aanrijroutes in uitgewerkt.

## Waar stonden we voor de zomer?

*Meer ruimte nodig voor inpassing, verder optimaliseren!*



Pikant is dat het effect op doorstroming en capaciteit van het fietsverkeer op de aanrijroute niet onderzocht is. De opdrachtgevers hadden hier niet naar gevraagd? Alleen van oversteekbaarheid wordt gewag gemaakt. Terwijl deze voorgestelde omrijroute een belangrijke hoofdroute is voor fietsers naar Universiteit, Hogeschool en de scholen in het Houtkwartier. Dit is onbegrijpelijk. De omweg voor buspassagiers, waaronder straks de R-net-passagiers, geeft extra reistijd. Dat is al niet fraai, maar om die te beperken, gaat het ten koste van de doorstroming van de fietsers! Rotondes vervangen door een ongeregelde oversteek of een kruispunt met stoplichten

is kapitaalvernietiging en minachting voor het belang van het fietsverkeer. Dat staat haaks op het Leidse programma Flink Fietsen om meer mensen te laten fietsen!



*Kan het anders ? JA.*

*Moet het busstation verplaatst ? NEE. Wel een wijziging één busaanrijroute.*

*Heeft het effect op de doorstroming van het fietsverkeer ? JA. Voor het station en op de Stationsweg wordt het beter. Op kruispunt Bargelaan-Rijnsburgerweg zijn aanpassingen nodig. Deze kosten zijn minder dan het verplaatsen van het busstation en het aanpassen van de busomrijroute.*

*Rijden er nog bussen over de Stationsweg de stad in en uit ? NEE. Die gaan anders rijden.*

*Rijden er meer bussen over de Rijnsburger dan nu ? NEE. Wel meer busbewegingen op kruispunt Bargelaan-Rijnsburgerweg.*

*Moet er daarvoor veel veranderen ? NEE. Het kan uitgevoerd worden zonder enige bushalte te veranderen. Als de nieuwe Valkbrug klaar is, kan het al ingevoerd worden.*

*Hoe kan dit dan ?*

De oplossing ligt in het verleggen van de aanrijroute vanaf de binnenstad.

De gemeente Leiden werkt al aan de nieuwe route van de R-Netbus over Hooigracht en Langegracht. Als de parkeergarage en de nieuwe Valkbrug klaar zijn kan de bus via Molenwerf, Schuttersveld, onder Rijnsburgerviaduct via Bargelaan en Walenkamptunnel naar het huidige busstation. Over die route kunnen ook andere bussen, die nu over de Turfmarkt en Nieuwe Beestenmarkt rijden, gaan. Zij gaan dan niet linksaf naar de 2e Binnenvestgracht, maar rechtsaf naar de Lammermarkt.

Stad in rijden de bussen dan ook via Bargelaan-Rijnsburgerviaduct-Schuttersveld-Molenwerf en daarna rechts- of linksaf voor Rapenburg- of Langegracht-routes.

Dit levert een minder extra reistijd voor buspassagiers dan die van Plesmanlaan naar een verplaatst busstation. Er rijden geen extra bussen over de Rijnsburgerweg. Er rijden geen bussen meer door de Stationsweg. Daar rijden in de spits alleen fietsers en voetgangers. R-net lijn Leiden-Katwijk kan straks net als Q-liner nu snel naar de Plesmanlaan.

De gemeenten Oegstgeest, Leiderdorp en Leiden hebben in LAB071 oplossingen gezocht om het autoverkeer te stroomlijnen. Dit heeft geleid tot de Leidse Ring waarvan het noordelijk deel langs het station gaat. Deze ring gaat er voor zorgen dat het forensisch autoverkeer de centra van Oegstgeest, Leiderdorp en Leiden niet meer belast.

Dit nu geeft kansen om het de routes voor bus en fiets in en tussen de centra van de gemeenten prioriteit te geven en te verbeteren.

Fietsverkeer is nu al uitstootloos en praktisch stil en bussen zijn dat binnenkort.

Minder auto's, motoren en brommers vermindert hun herrie en uitstoot.

Om de auto's te stimuleren de Leidse Ring te nemen en om het bus- en fietsverkeer te faciliteren op het kruispunt Bargelaan-Rijnsburgerweg verdient het aanbeveling geen gewoon autoverkeer meer toe te staan onder het Rijnsburgerviaduct. Het Alrijne ziekenhuis is per auto vanaf de ring goed te bereiken via de Zweilandlaan, het LUMC via de Darwinweg.

Het busstation op de huidige plek staat ontwikkeling van het stationsgebied niet in de weg. Bebouwing kan nu gerealiseerd worden boven het busstation en ook aan de zeezijde.

Fietserbond Leiden e.o.

15 jan 2017

\*) De aanrijroute, vanaf de binnenstad van Leiden staat ter discussie door het stedenbouwkundig plan voor het Leidse stationsgebied. Deze route, ook de hoofdroute van fietsers naar de stallingen aan de stadszijde van het station, geeft samen met de bussen veel drukte en interacties met de voetgangers van en naar het station. Eind 2016 heeft de bedenker van het plan, Rients Dijkstra van MaxWan, op een informatiebijeenkomst voor de gemeenteraad aangegeven dat dit voor hem de reden was voor de suggestie het busstation te verplaatsen. Of het uitvoerbaar zou zijn, is in 2012 niet grondig onderzocht.