

RAADSVORSTEL

Rv. nr.: Z-16-267021-947122

B en W-besluit d.d.:

B en W-besluit nr.:

Naam programma:

Bereikbaarheid

Onderwerp:

Motie scenario's voor toekomstige locatie van het busstation Leiden-Centraal

Aanleiding: Motie over scenario's voor het busstation (Z-16-267021-671520)

U heeft op 21 april 2016 een motie aangenomen betreffende het busstation van Leiden Centraal (motie Vreemd aan de orde van de dag, Holla/PvdA, Van der Kraats/SP, De Vos/PvdA en Storm/CDA, zie bijlage 1). U verzoekt in die motie het college meerdere scenario's op hoofdlijnen voor nieuwbouw voor het busstation te ontwikkelen om te kunnen komen tot een integrale beoordeling van de verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële consequenties en daarbij de volgende uitgangspunten te hanteren:

1. Ontvlechting van verkeersstromen (voetganger, fiets, OV en auto);
2. Een goede oplossing voor het openbaar vervoer (reistijden, kilometers);
3. Verbetering van het verblijfsklimaat aan beide kanten van het station.

U heeft daarbij gevraagd om "deze scenario's (inclusief een planning voor het planproces en participatie) uiterlijk in september 2016 aan de gemeenteraad voor te leggen en tot dat moment geen onomkeerbare besluiten te nemen".

Het college heeft in een brief (21 juni 2016, zie bijlage 2) aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan uw motie. In die brief is ingegaan op de vertrekpunten die het college hanteert, de ruimtelijk-economische ontwikkeling, het resultaat, de aanpak en de vervolgstappen. De planning was gericht op het beantwoorden van uw motie in november 2016. In het kader van zorgvuldigheid heeft nauw overleg plaatsgevonden met een aantal bewoners- en belangengroepen. Om die reden heeft het college meer tijd nodig gehad dan aanvankelijk voorzien om te komen tot een afgewogen voorstel aan uw raad.

Achtergrond van de motie

De gemeenteraad heeft in 2012, met het vaststellen van het kaderbesluit voor het project Stationsgebied en omgeving (vanaf nu kaderbesluit STEO), een aantal ambities geformuleerd. Deze ambities zijn vooral gericht op het verbinden van de historische binnenstad met het stationsgebied en het Bio Science Park, verbetering van de bereikbaarheid en de realisatie van een volwaardige 'entree van de stad' rond Leiden Centraal Station. Uitgangspunt van het Masterplan Stationsgebied en Omgeving was verplaatsing van het busstation naar het Terweelocatie en daar te integreren in een compacte, moderne OV-terminal. Doel van deze verplaatsing is het versterken van de stedenbouwkundige kwaliteit en creëren van ontwikkelruimte rond het Stationsplein en het ontvlechten van verkeersstromen, inclusief het inrichten van de Stationsweg – Steenstraat als verblijfsgebied. Een belangrijk bijkomend effect van de concentratie van kantoren, woningen en voorzieningen rondom Leiden Centraal Station is de verwachte positieve en duurzame effecten op meer woon-werkkilometers met openbaar vervoer en minder met de auto.

Een aanleiding voor de motie van 21 april 2016 was de vraag of er zich veranderingen in de omstandigheden hebben voorgedaan, die aanleiding zijn om het besluit van 2012 te heroverwegen. Belangrijkste verandering ten opzichte van het kaderbesluit STEO uit 2012 is de route voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) van Leiden Centraal Station naar Knoop Leiden-West: bij het kaderbesluit is uitgegaan van de oorspronkelijke route van de RijnGouwelijn via het Bontiuspad, voorlangs het LUMC en aansluitend op de Sandiforddreef. Later bleek deze route, over particulier terrein van het LUMC, niet aanvaardbaar voor het LUMC. Daarom is nu gekeken naar een andere route als, voorkeurstracé voor de HOV-verbinding. Daarnaast is sprake van toename van werkgelegenheid op het Bio Science Park en toename van verkeersstromen; deze ontwikkelingen waren in 2012 grotendeels voorzien. Bovendien zijn in de afgelopen jaren ten behoeve van de vastgoedontwikkelingen op het Stationsplein contracten afgesloten met marktpartijen.

Doel van dit raadsbesluit

Dit raadsvoorstel bevat de informatie waarom u heeft gevraagd bij het aannemen van de motie. Doel van dit raadsbesluit is om:

- De raad te informeren over de uitgevoerde onderzoeken.
- De raad te vragen om op basis van de verrichte onderzoeken:
 - o bij verdere planvorming voor het busstation uit te gaan van het in 2012 genomen raadsbesluit om de Terweelocatie als vestigingslocatie te gebruiken
 - o bij verdere planvorming voor het tracé van de R-netverbinding tussen Leiden Centraal Station en Knoop Leiden-West uit te gaan van de route over de Rijnsburgerweg – Wassenaarseweg – Sylviusweg – Plesmanlaan en de R-netwaardigheid van dit tracé bij het kaderbesluit verder te onderbouwen.
- De raad te vragen het college van B&W opdracht te geven om een kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde voor te bereiden met daarin de locatie van het busstation en de HOV-route in samenhang met de verkeerscirculatie en leefbaarheid. De motie over scenario's voor de toekomstige locatie van het busstation Leiden Centraal d.d. 26 april 2016 af te handelen.

Leeswijzer

Dit voorstel begint zoals gebruikelijk met een overzicht van eerder genomen besluiten en vastgesteld beleid (het kader). In de overwegingen wordt eerst de context geschetst waarbinnen de zoektocht naar een nieuw busstation zich afspeelt (ontwikkeling van het stationsgebied en ontwikkelingen in het openbaar vervoer). Vervolgens is aangegeven welke onderzoeken zijn verricht. Het laatste deel van de context bevat een toelichting op de gevraagde besluiten.

Dit raadsvoorstel bevat tevens een financiële paragraaf, een toelichting op de wijze waarop de participatie heeft plaatsgevonden en een samenvatting van de standpunten van de betrokken stakeholders. In de bijlagen zijn alle relevante, onderliggende rapportages en documenten opgenomen.

Kader vanuit vastgesteld beleid

Het nu voorliggende besluit sluit aan op eerdere besluitvorming en Leids beleid. In het overzicht hieronder is aangegeven welke besluiten en beleidsdocumenten relevant zijn.

De volgende documenten dienen als uitgangspunt:

1. Uitvoeringsbesluit OBIO SCIENCE PARK (RV 13.0096), Raad 10 oktober 2013
2. Masterplan Leiden Bio Science Park – Gorlaeus, concept September 2015
3. LUMC strategisch plan 2014-2018 'Merkbare meerwaarde'
4. Bestuurlijk besluit Provincie Zuid Holland en Gemeente Leiden omtrent R-net route, mei 2013 (RV.12.0103)
5. De bestuursovereenkomst HOV-NET Zuid-Holland Noord van gemeente Leiden en provincie Zuid-Holland . Afspraken over de aanleg van een HOV corridors van Leiden CS naar Katwijk-Noordwijk en van Leiden CS naar Leiden Lammenschans via de Hooigracht-Langegracht. (RV 13.0019)
6. Tracekeuze Hooigracht Langegracht (BW 12.1236)
7. Bestuurlijke opdracht LUMC- Gemeente Leiden dd 9 maart 2015.
8. Realisatieovereenkomst HOV-Corridor Leiden Centraal – Katwijk – Noordwijk: provincie Zuid-Holland – gemeente Leiden, (in ontwikkeling)
9. Programmaopzet HOV Leiden: Aanleg HOV-NET Zuid-Holland Noord in Leiden, september 2014 (RV 14.0104) Raad 11 november 2014
10. Mobiliteitsnota gemeente Leiden, 2015
11. Besluit LUMC en gemeente Leiden aangaande resultaten verkennend onderzoek, dd 27 oktober 2015. Bijbehorend: brief aan de gemeenteraadscommissie Leefbaarheid en bereikbaarheid over de resultaten verkenning haalbaarheid busterminal op de Terweelocatie, dd 27 oktober 2015.

Ten aanzien van de ontwikkeling van het stationsgebied en omgeving zijn tot nu toe de volgende besluiten genomen:

1. het besluit tot ontwikkeling van het Stationsgebied Leiden Centraal (B&W 09.0734, 30 juni 2009);
2. Programma Binnenstad Stedenbouwkundige visie Stationsgebied Leiden Centraal, (B&W 09 februari 2010)
3. de Nota van Uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Stationsgebied (RV 10.0129, 10 februari 2011);
4. het kaderbesluit herontwikkeling Rijnsburgerblok (RV 11.0036, 13 oktober 2011);
5. Vaststelling 1e partiële herziening bestemmingsplan Stationsgebied Stadszijde deel 1, (RV 12.0014) Raad 05 april 2012
6. Motie Fixing the Link om de route tussen Station Leiden Centraal en Haarlemmerstraat te verbeteren, (Raad 11 oktober 2012)
7. Kaderbesluit herontwikkeling Stationsgebied Leiden Centraal (STEO) (RV 12.0063, Raad 11 oktober 2012) met daarbij het Stedenbouwkundig plan Stationsgebied, Maxwan, 15-10-2012
8. het Uitvoeringsbesluit Rijnsburgerblok (RV 13.0114, 13 februari 2014)

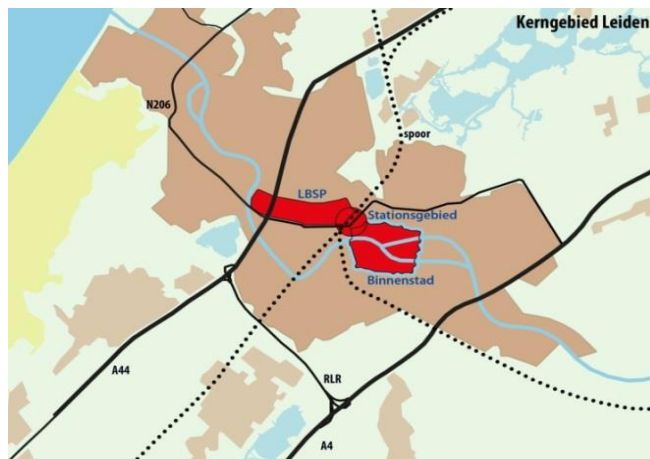
Daarnaast gelden onderstaande besluiten als provinciaal en regionaal kader:

- Bestuursovereenkomst tot beëindiging van de Bestuursovereenkomst en aanvullende overeenkomsten met betrekking tot de RijnGouwelijn Oost
- Uitvoeringsprogramma OV van Holland Rijnland
- OV-concessie Zuid-Holland Noord naar Arriva

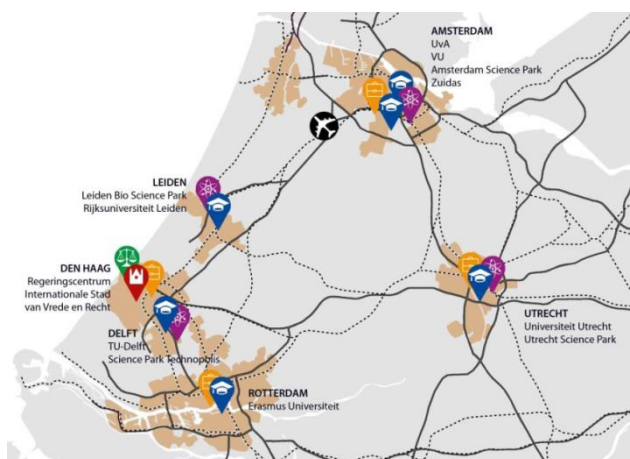
Overwegingen

1 Context – Het versterken van de economische as en knooppuntontwikkeling rond Leiden Centraal Station

Ontwikkeling van de economische as in Leiden



Leiden werkt aan een sterke economische as, die Leiden Bio Science Park verbindt met het stationsgebied en de historische binnenstad. De campusontwikkeling op het Leiden Bio Science Park past in het topsectorenbeleid en de ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie van het Rijk. Ook de Provincie Zuid-Holland, de metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de regio Holland Rijnland zetten in op ontwikkeling van de kenniseconomie in het algemeen en op kennisstad Leiden in het bijzonder. Deze ontwikkeling maakt deel uit van de ontwikkeling van kennismetropool (zie bijlage 3).



Het versterken van de kenniseconomie gaat verder dan de versterking van (relaties tussen) de aanwezige kennisinstituten en innovatieve bedrijven. Het gaat ook om het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en voor hun werknemers. Dit vraagt om een levendige stad met goede voorzieningen in de historische binnenstad, een aantrekkelijke openbare ruimte gericht op ontmoeting en aanbod van de juiste woonmilieus. De fysieke verbindingen tussen Leiden Bio Science Park, stationsomgeving en binnenstad moeten optimaal zijn. Om de bereikbaarheid te optimaliseren zetten Leiden en de regio in op een uitgebalanceerde mix van bereikbaarheid per auto, Parkeervoorzieningen, (snel)fietsroutes en openbaar vervoer. Ook voor de benodigde infrastructuur geldt dat deze van kwalitatief hoogwaardig niveau is.

Herontwikkeling Stationsgebied Leiden Centraal

De ontwikkeling van de economische as in Leiden past goed bij het breed gedragen inzicht dat stedelijke ontwikkeling vooral dient plaats te vinden bij belangrijke OV-knooppunten, zoals rond het Centraal Station in Leiden. In het kaderbesluit STEO heeft de gemeenteraad de ambities voor de herontwikkeling van het stationsgebied rond Leiden Centraal vastgesteld. Daarbij gelden de volgende overwegingen:

- Het stationsgebied is één van de belangrijkste knooppunten, met het vijfde station van Nederland en direct verbonden met de grotere kernen in de Randstad en met Schiphol. Een toegankelijk, veilig en bereikbaar stationsgebied met een prettig verblijfsklimaat rondom is cruciaal bij de verdere positionering en ontwikkeling van de stad haar economische positie en de toekomstige werkgelegenheid.
- Het stationsgebied vormt dé verbinding tussen de innovatieve kennisinstellingen aan de ScienceParkzijde - het LUMC en het Leiden Bio Science Park - en de binnenstad - het historisch centrum met retailvoorzieningen en de faculteiten van de Universiteit Leiden.
- Het stationsgebied heeft een kwalitatieve impuls nodig om als schakelpunt en entree te kunnen fungeren. Alleen dan ontstaat een samenhangend en kwalitatief hoogwaardig nieuw stedelijk woon- en werkmilieu, gericht op kennisintensieve dienstverlening en met ruimte voor wonen, winkelen, vrijetijdsbesteding, horeca en Parkeren.
- Deze herontwikkeling beoogt, naast een integrale ontwikkeling van het huidige stationsplein met aangrenzende behuizing en kantoorruimte aan centrumzijde, ook een stevige opwaardering van de Science Parkzijde van het station.
- De concentratie van woon- en werkfuncties vlakbij een OV knooppunt heeft positieve effecten op gereden OV woon-werkkilometers en maakt onderdeel uit van het duurzame mobiliteitsbeleid in de Mobiliteitsnota van de gemeente Leiden 2015.

De ruimtelijke ontwikkelingen, zoals deze in het project STEO zijn voorzien, zijn vastgelegd in het Masterplan STEO. Dit plan voorziet in grootschalige ontwikkeling van vastgoed, met een duurzame programmatische verdichting, een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte en de verbinding met de Leidse binnenstad. De belangrijke aanloopstraten worden autoluw gemaakt.



Uitgangspunt van het Masterplan is dat de 'uitgewaaierde plak asfalt' van het huidige busstation van de stadszijde van het Centraal Station wordt bebouwd en een compacte en moderne OV-terminal aan de Science Parkzijde wordt gecreëerd.

Het stationsgebied wordt de komende tien tot vijftien jaar gefaseerd ontwikkeld. Op korte termijn zijn de volgende ontwikkelingen gaande:

- Het Rijnsburgerblok deel 1 (kavels 1,2 en 5) is inmiddels omgedoopt tot Lorentz en is het eerste project in de ontwikkeling van het Stationsgebied. De start bouw van fase 1 is in januari 2017 gepland. De start bouw van fase 2 is mede afhankelijk van het bereiken van een voorverhuurpercentage van 75%.
- De start van de herontwikkeling van de ontwikkelkavels 3 en 4 van het Rijnsburgerblok deel 2 is gepland in 2018.
- Voor de herontwikkeling van het YNS-pand werken drie marktpartijen hun eindpropositie uit. Als over de beoordeling van de biedingen en plannen/ontwerpen/beoogde programma's consensus wordt bereikt met de eigenaren Ymere en NS dan kan in 2017 met de winnende marktpartij verder worden gewerkt aan de definitieve planuitwerking en contractvorming.

Vanwege de gefaseerde ontwikkeling zijn de belangrijkste ruimtelijke, programmatische en financiële kaders voor de ontwikkeling van het stationsgebied in de afgelopen jaren veelvuldig gecommuniceerd en publiek- en privaatrechtelijk vastgelegd. Het is van belang dat het stedenbouwkundige plan volledig en integraal wordt gerealiseerd en zowel aansluit op de ambities van de stad als op die van de reeds gecontracteerde (markt-)partijen. De totale particuliere investeringen in het Stationsgebied zijn begroot op circa € 400- 450 mln. De particuliere investeringen in het Bio Science Park worden begroot op circa € 700 miljoen. Door deze ontwikkelingen ontstaat de ruimte voor de groei van circa 10.000 banen en 1700 woningen.

Eerste verkenning mogelijkheden busterminal op de Terweelocatie

Het LUMC is eigenaar van de Terwee-locatie waarop de gemeente de nieuwe OV-terminal projecteert. De gemeente heeft samen met het LUMC in 2015 een verkenning uitgevoerd naar de effecten van de verplaatsing van de OV-terminal naar deze plek. Daarbij is gekeken naar de mogelijkheden van de fysiek-ruimtelijke inpassing van de OV-terminal (op basis van een footprint) en de benodigde verkeerskundige vormgeving op de route via de Albinusdreef – Sandifordreef – Darwinweg, in relatie tot de mogelijkheid van een veilige afwikkeling van alle verkeersstromen aldaar. In oktober 2015 hebben het LUMC en de gemeente op basis van deze eerste verkenning in een bestuurlijk overleg geconcludeerd dat de realisatie van een busterminal op de Terweelocatie en de afwikkeling van alle verkeersstromen op de bestudeerde route in beginsel mogelijk zijn.

2 Context – Visie op de ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Hoogwaardig Openbaar Vervoer als ‘drager’ van het systeem

In de Mobiliteitsnota is opgenomen dat alle toplocaties en woonwijken van Leiden goed bereikbaar moeten zijn met het openbaar vervoer. Randvoorwaarde hierbij is dat de huidige routes voor bussen via de Breestraat, Stationsweg en Steenstraat minder druk of zelfs ‘busvrij’ worden en daarmee aantrekkelijker voor bezoekers en langzaam verkeer.

In januari 2013 heeft Provinciale Staten besloten tot de aanleg van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in het noordelijk deel van Zuid-Holland, als alternatief voor de RijnGouwelijn. Om het gehele openbaar vervoernetwerk in het gebied Zuid-Holland Noord te versterken worden acht HOV corridors gerealiseerd, zijnde het HOV-NET Zuid-Holland Noord. Voor Leiden zijn vijf corridors van belang:

- Leiden Centraal – Utrecht Centraal (trein)
- Leiden Centraal – Katwijk – Noordwijk (HOV-bus)
- Leiden Lammenschans – Zoetermeer (HOV-bus)
- Leiden Centraal – Leiderdorp (HOV-bus)
- Leiden Centraal – Leiden Lammenschans (HOV-bus)

Het doel van de aanleg van het HOV-NET is om de kwaliteit van het openbaar vervoer in het gebied Zuid-Holland Noord op een hoogwaardig niveau te brengen. Hoogwaardigheid wordt hoofdzakelijk bepaald door de kwaliteitscriteria ‘betrouwbaarheid’, ‘frequentie’ en ‘snelheid’. Om de doorstroming van het busverkeer te verbeteren zijn verkeer- en inframaatregelen nodig. Het type maatregelen hangt sterk af van de situatie ter plekke.

Van stadsbus naar snelle en hoogfrequente verbinding

In 2022 start de nieuwe concessie voor het busvervoer¹. Het busverkeer zal dan meer georiënteerd zijn op snel en hoogfrequent vervoer naar de belangrijkste reizigersbestemmingen, langs de HOV-corridors. Vanuit Leiden gaat het om busverbindingen met Leiderdorp, Zoeterwoude/Zoetermeer, Wassenaar, Katwijk, Noordwijk, Oegstgeest, Rijnsburg. Het treinstation Leiden Centraal is een belangrijke bestemming, maar niet de enige. Reizigers hebben vaak de binnenstad, of het Leiden Bio Science Park als bestemming. De busroutes vanuit de regio volgen de hoofdroutes, ook door de stad. Bushaltes liggen op grotere afstanden van elkaar; reizigers komen hier op eigen gelegenheid

¹ De huidige concessie loopt tot 2020. De provincie Zuid-Holland is concessieverlener. De concessie heeft een verlengingsoptie tot 2022 en de provincie maakt in de regel gebruik van deze optie.

naartoe. Dit is in lijn met metro's in grote steden; men loopt of fietst daarheen en vervolgens kan men met een hoge frequentie en goede snelheid verder.

Het traditionele stadsvervoer neemt verder af. In de stad wordt het netwerk minder fijnmazig. Dat komt door forse financiële druk op 'dunne' buslijnen en leidt tot afnemende kwaliteit en reizigersaantallen.

Andere trends in het openbaar vervoer zijn verduurzaming van openbaar vervoer en het beter benutten van de capaciteit. Bij de nieuwe concessie zal de provincie waarschijnlijk inzetten op "zero-emissie-busvervoer", dat wil zeggen bussen die op elektriciteit of waterstof rijden. Beter benutten houdt onder andere in dat gestimuleerd wordt om buiten de spits te reizen, bijvoorbeeld via tariefdifferentiatie.

Veranderende functie busterminal Leiden Centraal

Binnen de nieuwe aanpak is de busterminal bij Leiden Centraal niet alleen een eindhalte maar juist ook een halte voor doorgaande busdiensten, richting de bestemmingen van reizigers. Dit heeft een aantal consequenties voor de busterminal:

- het aantal overstapbewegingen van reizigers neemt af;
- de wachttijd beperkt zich meer tot reguliere halteringstijd;
- de behoefte aan bufferruimte neemt af. Kort wachten als de bus te vroeg is (de "korte buffer") en langer wachten voor pauzes, chauffeurswissels en opladen (de "lange buffer") vinden elders plaats.

Als gevolg hiervan zijn er minder busbewegingen op het busstation en wordt de beschikbare ruimte effectiever ingezet. Overigens zal het belang van Leiden Centraal als treinstation naar verwachting verder toenemen. Om de reizigersgroei op te kunnen vangen zijn op termijn naar verwachting, aanpassingen aan het station Leiden Centraal nodig.

Ontwikkeling van het aantal bussen op Leiden Centraal

De impact van uiteenlopende maatschappelijke trends, economische scenario's en de ontwikkelingen in het busvervoer op het uiteindelijke aantal bussen, dat gaat halteren op busstation Leiden Centraal, is lastig in te schatten. In de rapportage 'Prognose ontwikkeling OV' (zie bijlage 4 bij dit raadsvoorstel) zijn de ontwikkelingen in reizigerskilometers en aantallen reizigers ingeschat. In bijlage 11 is de vertaling gemaakt van deze prognose naar het verwachte aantal bussen op het busstation Leiden Centraal. We zijn van mening dat de komende decennia de toename van het aantal bussen tussen de 0% en 25% zal liggen.

Om een 'toekomstvast' busstation te realiseren dienen we dus uit te gaan van maximaal 25% meer bussen. Dit percentage zal bij het uitwerken van het ontwerp van het busstation nauwkeuriger worden bepaald en worden vertaald in het aantal extra perrons. In een eerdere verkenning uitgevoerd door Goudappel Coffeng (2015, bijlage 12) is uitgegaan van een groei van het aantal bussen van maximaal 24%. Het hiervoor benodigde aantal halteplaatsen was passend te maken op de Terweelocatie.

3 Uitgevoerde onderzoeken

Ter uitvoering van de motie zijn verschillende onderzoeken verricht. De volledige onderzoeksrapporten zijn opgenomen als bijlagen 3 tot en met 12 bij dit raadsvoorstel. Hieronder treft u een overzicht van de onderzoeken en een beknopte weergave van de resultaten.

Notitie over het ruimtelijk-economisch perspectief voor Leiden (bijlage 3)

In samenwerking met de provincie Zuid-Holland is een ruimtelijk economisch perspectief voor Leiden opgesteld, dat kan dienen als gezamenlijk kader voor nader overleg over de ontwikkeling van het stationsgebied.

Ontwikkelingen in het openbaar vervoer, Onderzoek van Mobycon, (bijlage 4)

Mobycon heeft de ontwikkelingen in het openbaar vervoer en de verwachte aantallen reizigers in Leiden in beeld gebracht. Dit onderzoek vormt ook de basis voor de hiervoor geschetste context en visie op ontwikkelingen in het openbaar vervoer.

Mogelijke locaties voor het busstation, Onderzoek van Mobycon, (bijlage 5)

Mobycon heeft de verschillende mogelijke locaties voor het busstation in beschouwing genomen en getoetst aan de criteria uit de motie en aanvullende criteria, die tijdens het participatietraject zijn genoemd. Op basis van de toetsing concluderen we dat variant Terweelocatie, in combinatie met een mogelijke uitbreiding op de Bargelaan, de beste locatie is om het busstation te realiseren.

Notitie groei busvervoer Leiden CS (gemeente Leiden, projectteam) (bijlage 11)

In de rapportage van Mobycon (bijlage 4) wordt een prognose gedaan voor de groei van het aantal reizigers kilometers in het busvervoer tot 2040. In deze notitie wordt een vertaling gemaakt van de groei van het aantal reizigers kilometers naar groei van het aantal bussen op Leiden CS.

Notitie Busstation Zeezijde, benodigd aantal haltes (Goudappel Coffeng) (bijlage 12)

Ten behoeve van de verkenning uit 2015 van de mogelijke inpassing van een busstation op de Terweelocatie is een berekening gemaakt van het aantal benodigde haltes in de spits, uitgaande van het huidige aantal buslijnen. Tevens is een inschatting gemaakt van de maximale groei van het aantal bussen in de toekomst en impact van die groei op het aantal benodigde haltes.

Afweging Varianten locatie busstation (gemeente Leiden, projectteam) (bijlage 9)

Na toetsing aan ruimtelijke- en bestuurlijke belemmeringen en beleidsmatige uitgangspunten zijn in overleg met de bewoners vier kansrijke varianten geselecteerd. Deze kansrijke varianten zijn onderling vergeleken ten aanzien van de verschillende afwegingsaspecten. Voorafgaande aan de beoordeling is een knelpunt analyse gemaakt van de verkeerssituatie rondom de busroutes van en naar de kansrijke varianten. Deze knelpunt-analyse is vervolgens ook input geweest voor de variantenafweging. De afweging leidt tot de conclusie dat de Terwee-locatie de voorkeur heeft voor de ontwikkeling van een busstation.

Verplantbaarheidsonderzoek bomen Cobra Adviseurs (bijlage 6)

Cobra Adviseurs heeft een verplantbaarheidsonderzoek uitgevoerd bij veertig bomen op de Terwee-locatie. Afhankelijk van de verdere planvorming zijn 15 bomen matig of goed verplantbaar. Minimaal 25 bomen zijn slecht verplantbaar.

Inventarisatie Flora & Fauna (bijlage 7)

Ervaring leert dat onderzoek naar flora en fauna veel tijd kan vergen. Daarom is in deze fase van het onderzoek een inventarisatie uitgevoerd voor de Terwee-locatie. Aanvullend onderzoek naar de aanwezigheid van vlermuizen wordt noodzakelijk geacht.

Onderzoeken ten behoeve van de afweging routevarianten en bepalen voorkeursvariant (bijlage 8)

Goudappel Coffeng heeft onderzocht via welk tracé de Terweelocatie het best ontsloten kan worden voor de hoogwaardige busroute tussen Leiden Centraal en de knoop Leiden-West voor de R-netverbinding tussen Leiden Centraal Station en Katwijk-Noordwijk. In eerste instantie waren er vijf routevarianten. In een tussenrapport (HOV Leiden – Katwijk, Tussenstand afweging routealternatieven) is vastgesteld dat voor twee varianten onvoldoende draagvlak bestond bij de Leidse partijen (in casu de gemeenten Leiden en Oegstgeest, de Universiteit van Leiden, het LUMC) In de rapportage ‘Stationsgebied Leiden, afweging routekeuze HOV Leiden-Katwijk’ zijn de drie routevarianten beoordeeld op strategische, tactische en operationele aspecten. Deze beoordeling leidt tot één voorkeursvariant, via de Sylviusweg.

Globaal financieel inzicht in de verplaatsing of handhaving van het centraal busstation (bijlage 10, vertrouwelijk)

In een notitie “globaal financieel inzicht in de verplaatsing of handhaving van het centraal busstation” is ingegaan op het onderdeel “financiële consequenties van de scenario’s” zoals gevraagd in de op 21 april 2016 aanvaarde motie M1 (Scenario’s toekomstige locatie busstation Leiden Centraal).

De beschouwde scenario’s zijn:

- verplaatsen van het busstation naar de Terweelocatie en het herontwikkeling van de vrijgekomen buskavel;
- het handhaven van het busstation op de huidige locatie in een andere vorm.

Hierbij is gebruik gemaakt van zeer globale inschattingen die een algemeen beeld geven van de financiële gevolgen van de beschouwde scenario’s. In het vervolgtraject naar kader- en uitvoeringsbesluit zal verfijning en meer concretisering van de cijfers plaatsvinden.

Ook is het in dit stadium van ontwikkeling nog niet mogelijk een goed onderbouwde risico- en kansanalyse te maken. In de notitie is wel op diverse plaatsen een aantal risico’s aangegeven. De overall conclusie is dat de verplaatsing van het busstation naar de Terweelocatie vanuit financieel oogpunt gunstiger is dan het realiseren van een busstation op de huidige locatie.

De informatie uit deze bijlage is vertrouwelijk en daarom is deze bijlage niet meegestuurd maar ter inzage gelegd bij de griffie.

4 Toelichting op besluit 1: Het busstation ontwikkelen op de Terweelocatie

Diverse onderzoeken vormen de basis voor het besluit om de Terweelocatie te houden als locatie voor de ontwikkeling van een nieuw busstation. Daarnaast hebben bewoners invloed uitgeoefend op de toetsing. Enerzijds doordat er op hun verzoek aanvullende toetsingscriteria zijn opgenomen. Anderzijds zijn op verzoek van de bewoners ook varianten toegevoegd voor de toetsing. De beoordeling van de varianten is daarmee een complex proces geweest dat zorgvuldig en met oog voor de belangen van stakeholders is uitgevoerd.

Gevolgte stappen bij de beoordeling van de varianten

Om deze beoordeling zinvol en beheersbaar te maken zijn, voorafgaand aan de uitgebreide beoordeling, twee selecties gemaakt. Mobycon heeft een globaal onderzoek gedaan naar veertien varianten voor een locatie (waaronder meerdere varianten op de huidige locatie en

meerdere aan de Bio Science Park-zijde) beoordeeld op ruimtelijke en bestuurlijke beperkingen. Zes varianten vielen direct af omdat deze bestuurlijk of praktisch onhaalbaar zijn. Mobycon heeft de overgebleven acht varianten getoetst aan het bestaande afwegingskader, zoals beschreven in de brief van 21 juni 2016.

Het Mobycon-rapport geeft een goede indicatie, maar is op onderdelen niet gedetailleerd genoeg uitgewerkt om tot conclusies te komen. De gemeente heeft daarom een aanvullende analyse opgesteld op basis van het aangevulde afwegingskader. Bij die beoordeling zijn ook zoveel als mogelijk de door bewoners aangedragen beoordelingscriteria toegepast. Vanuit de gemeente zijn de twee meest realistische varianten nader in beeld gebracht, namelijk de Terweelocatie en de huidige locatie met ontsluiting via de Bargelaan. Op verzoek van de bewoners zijn aan die afweging twee varianten toegevoegd, namelijk de huidige locatie ontsloten via de 2^e Binnenvestgracht en de huidige locatie met verhoogde ligging. Dat leidt tot de volgende vier nader onderzochte en afgewogen varianten:

1. **Huidige locatie, ontsluiting buslijnen hoofdzakelijk via Bargelaan:** In deze variant blijft het busstation op de huidige locatie, maar worden alle bussen ontsloten via de Joop Walenkamptunnel en de Bargelaan (en dus niet meer via de Stationsweg en Plesmanlaan). Op de kruising tussen het busverkeer op de Bargelaan met het langzaam verkeer tussen het centrum en het Bio Science Park wordt een verkeersregelinstantie aangebracht. Vanwege de verkeersdruk op de Rijnsburgerweg zijn maatregelen hier nodig om het busverkeer goed te kunnen afwikkelen.
2. **Huidige locatie, ontsluiting buslijnen binnenstad via de Stationsweg en 2e Binnenvestgracht:** Ook in deze variant blijft het busstation op de huidige locatie. Bussen richting de Langegracht rijden echter niet meer via de Steenstraat en de Blauwpoortsburg, maar enkel via de Turfmarkt, de Nieuwe Beestenmarkt en de 2e Binnenvestgracht. Alle lijnen in de andere richtingen blijven via de Bargelaan en Plesmanlaan rijden.
3. **Eilandperron op niveau 1 op huidige locatie, ontsluiting via Plesmanlaan en Schuttersveld:** Als variant van het eilandperron op niveau 1 op de huidige locatie kan het busstation over het stationsplein aan de centrumzijde wordt doorgetrokken. Dit busstation wordt ontsloten via zowel de Plesmanlaan als het Schuttersveld. Omdat de hellingbanen naar het Schuttersveld via de huidige taxistandplaats lopen, dient deze taxistandplaats op een andere locatie te worden gefaciliteerd. De bufferplaatsen worden op de hellingbanen gerealiseerd. Vanwege de verkeersdruk op het Schuttersveld zijn maatregelen hier nodig om het busverkeer goed te kunnen afwikkelen.
4. **Terweelocatie:** Het busstation wordt ontsloten via de Rijnsburgerweg. In de eerste schets bestaat dit busstation uit maximaal zes perrons waar twee bussen achter elkaar kunnen halteren. Naast de haltes zijn vier bufferplaatsen voorzien en lang bufferen vindt plaats op de Connexionlocatie aan de overkant van de Rijnsburgerweg. Vanwege de verkeersdruk op de Rijnsburgerweg zijn maatregelen hier nodig om het busverkeer goed te kunnen afwikkelen.

Variante 5: busstation ondergronds, onder YNS-kavel

Op 11 januari 2017 hebben drie Leidse architecten, op verzoek van en in overleg met de bewoners van het Houkwartier e.o., nog een nieuwe variant gepresenteerd voor de plek van het busstation. In deze variant wordt het busstation aan de stadszijde gerealiseerd, onder het YNS-kavel. Voorgesteld wordt het busstation, bedoeld voor regionale bussen, bereikbaar te maken vanuit de Schipholtunnel door het wegbreken van de bestaande wanden en het

realiseren van een kruispunt in de tunnel. Het stadsvervoer wordt afgewikkeld op maaiveld, met kleine busjes. Op maaiveld komt tevens een entreepaviljoen, met hoogwaardige uitstraling en veel daglichttoetreding naar het busstation. De realisatie zou moeten plaatsvinden in combinatie met de nieuwbouw op deze kavel, waarvoor binnen afzienbare tijd een ontwikkelcombinatie wordt geselecteerd.

Het college wil deze variant serieus beschouwen, aan de hand van de criteria die ook zijn gehanteerd bij de andere vier varianten. Deze uitwerking vindt de komende twee weken plaats. In het definitieve raadsvoorstel zullen we de uitkomsten hiervan toevoegen en opnemen in de afweging.

Beoordeling van de varianten

Het beoordelingskader, zoals dat in de brief van 21 juni 2016 stond, is mede door suggesties van bewoners uitgebreid (over bewonersparticipatie leest u verderop in dit raadsvoorstel meer). In het integrale beoordelingskader worden de varianten getoetst aan de volgende aspecten:

1. Bijdrage aan de verkeersoplossing (ontvlechting van de verkeersstromen)
 - versterking van de verkeersstructuur
 - verbeteren van de verkeersveiligheid
 - voorzieningen voor fietsParkeren
2. Goede oplossing voor openbaar vervoer
 - verbeteren van de doorstroming (H)OV
 - rijtijden en rij-afstanden
 - mogelijkheden voor halte in BIO SCIENCE PARK
3. Bijdrage aan stedelijke ontwikkeling en verblijfsklimaat rond het station
 - ruimte voor ontwikkeling rond het station, zowel centrum als BIO SCIENCE PARK - zijde
 - verbetering verblijfsklimaat rond het station, zowel centrum als BIO SCIENCE PARK -zijde
4. Aanvullende aspecten; deze aspecten zijn aangedragen door de bewoners²
 - bomen behouden in TerweePark
 - behouden groene en laanachtige karakter Rijnsburgerweg en Houtkwartier
 - Kiss & ride/Taxipalet
 - Beschutte wachtruimte
 - Toegankelijkheid
 - verkeersveiligheid (fietsers, voetgangers)
 - bereikbaarheid van de woonwijken
 - beheersen sluipverkeer

² De vier varianten zijn beoordeeld en gescoord op basis van het hierboven opgenomen beoordelingskader. Echter: omdat de beoordeling op hoofdlijnen diende plaats te vinden zijn voor de verschillende locaties geen ontwerpen voor een busstation en de aanrijdroutes gemaakt. Daardoor kon een aantal criteria in dit stadium niet goed worden getoetst:

- Passend in Hoogwaardig Openbaar Vervoerstructuur
- behouden groene en laanachtige karakter Rijnsburgerweg en Houtkwartier
- Kiss & ride/Taxipalet
- Beschutte wachtruimte
- Toegankelijkheid
- Verkeersveiligheid (fietsers, voetgangers)
- Bereikbaarheid van de woonwijken
- Beheersen sluipverkeer

Het aspect 'Mogelijkheid voor een halte op BSP' is meegenomen bij de afweging van de verschillende route-varianten HOV – Katwijk vanaf de Terwee-locatie (zie paragraaf 5).

5. Kosten en baten, uitgesplitst naar gebiedsontwikkeling, exploitatie OV en ontwikkeling busterminal

Bij de beoordeling is gebruik gemaakt van een driepuntsschaal. Ieder aspect kan positief (groen), neutraal (wit) of negatief (rood) scoren.

++	+/-	--

In onderstaande tabel is een samenvatting van de afweging van de vier kansrijke locaties weergegeven. Het volledige onderzoek is opgenomen als bijlage 9.

Locatie	Huidige locatie (maaiveld ligging) Ontsluiting Bargelaan	Huidige locatie (maaiveld ligging) 2 ^e Binnenvest- gracht	Huidige locatie (verhoogde ligging) Plesmanlaan- Schuttersveld	Terweelocatie/Barge-laan Rijsburgerweg
Bijdrage aan verkeersstructuur				
Doorstroming HOV	9 knelpunten, waarvan één niet oplosbaar (oversteek Bargelaan bij station)	9 Knelpunten, met name fietsers en voetgangers Binnenstad	5 Knelpunten, knelpunt afwikkeling verkeer bij Schuttersveld mogelijk niet oplosbaar	2 Knelpunten ; knelpunten Rijsburgerweg oplosbaar
Rij-afstand voor (H)OV	De rij-afstand naar Zoetermeer is langer	De rij-afstanden naar Katwijk, Leiderdorp en Zoetermeer zijn optimaal	De rij-afstanden naar Katwijk, Leiderdorp en Zoetermeer zijn optimaal	De rij-afstand naar Katwijk is langer, naar Leiderdorp korter
Kansen voor gebiedsontwikkeling en verbetering van verblijfsklimaat				
Ruimte voor gebiedsontwikkeling centrumzijde	Bouwwolume wordt beperkt (beperkte ontwikkeling in de plint) Gebiedsontwikkeling is mogelijk door het creëren van een constructieve plaat boven het busstation Aandachtspunten: bereikbaarheid Parkeervoorziening bovenliggende functies Bereikbaarheid	Bouwwolume wordt beperkt (beperkte ontwikkeling in de plint) Gebiedsontwikkeling is mogelijk door het creëren van een constructieve plaat boven het busstation Aandachtspunten: bereikbaarheid Parkeervoorziening bovenliggende functies Bereikbaarheid	Bouwwolume wordt sterk beperkt doordat hellingbaan de Trafolokatie doorkruist (40.000m2) Gebiedsontwikkeling is mogelijk zowel onder als boven het busstation. Aandachtspunten: bereikbaarheid Parkeervoorziening voor bovenliggende	De gebiedsontwikkeling zoals die mogelijk is binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan kan worden gerealiseerd.

	functies boven busstation	functies boven busstation	functies Bereikbaarheid functies boven busstation	
Ruimte voor gebiedsontwikkeling Bio Science Park-zijde	De in het bestemmingsplan beschreven ontwikkeling voor de Terwee-locatie kan ongewijzigd worden uitgevoerd	De in het bestemmingsplan beschreven ontwikkeling voor de Terwee-locatie kan ongewijzigd worden uitgevoerd	De in het bestemmingsplan beschreven ontwikkeling voor de Terwee-locatie kan ongewijzigd worden uitgevoerd	Bouwwolume Terwee-locatie wordt beperkt. Aandachtspunt Realiseren van voldoende Parkeerruimte Bereikbaarheid van functies boven busstation
Verbetering verblijfsklimaat stadzijde	Door de ontsluiting via de Bargelaan te laten lopen, zullen veel busbewegingen van het huidige Stationsplein verdwijnen en wordt de Stationsweg geschikt gemaakt voor langzaam verkeer. Hierdoor zal een verbetering optreden ten opzichte van het huidige verblijfsklimaat. Het verblijfsklimaat op de langzaam verkeersroute BIO SCIENCE PARK – Centrum via de Walenkamptunnel wordt verminderd door het grote aantal bussen dat gebruik maakt van deze verbinding,	Het verblijfsklimaat ten opzichte van de huidige situatie niet verbeteren. Er blijven immers nog steeds veel bussen via de Stationsweg rijden.	Conflictpunten tussen voetgangers en fietsers worden opgelost. Echter op deze wijze kan maar beperkt invulling gegeven worden aan de realisatie van de plinten om voetgangers en fietsers in het gebied te begeleiden t.g.v. de realisatie van open afritten Aandachtspunt Inpassing van de open afritten	Het verblijfsklimaat aan de stadzijde ontwikkeld kan worden overeenkomstig de uitgangspunten van het Masterplan
Verbetering verblijfsklimaat Bio Science Park-zijde	Neemt af ten gevolge van het grote aantal doorgaande bussen. Aandachtspunt Het bestaande knelpunt tussen bussen en langzaam verkeer ter hoogte van de uitgang van het station wordt vergroot worden. Immers er komen meer bussen.	Het verblijfsklimaat blijft gelijk. Er komen ongeveer een gelijk aantal bussen over de Bargelaan. Bestaande knelpunten worden niet opgelost. Aandachtspunt De kruising met de Rijnsburgerweg wordt veel drukker en zal moeten worden aangepast	Er komen in deze variant geen bussen over de Bargelaan. Hiermee worden de bestaande conflictpunten opgelost en daarmee het verblijfsklimaat verbeterd.	Er komen in deze variant geen bussen over de Bargelaan. Hiermee worden de bestaande conflictpunten opgelost en daarmee het verblijfsklimaat verbeterd. Aandachtspunt: De kruising Rijnsburgerweg wordt veel drukker en zal moeten worden aangepast
Aanvullende aspecten vanuit overleg met bewoners				

<i>bomen behouden in TerweePark</i>	In de huidige planologische situatie is er weinig tot geen ruimte voor het behoud van de bomen in het TerweePark	In de huidige planologische situatie is er weinig tot geen ruimte voor het behoud van de bomen in het TerweePark	In de huidige planologische situatie is er weinig tot geen ruimte voor het behoud van de bomen in het TerweePark	Bij realisatie van een busterterminal is er weinig tot geen ruimte voor het behoud van de bomen in het TerweePark
<i>locatie kiss & ride / taxailet</i>	Met het toenemen van het busverkeer op de Bargelaan kan de huidige kiss&ride voorziening niet op de huidige locatie gehandhaafd blijven. Het taxailet kan op de huidige locatie blijven Aandachtspunt Onderzoeken verplaatsen kiss&ride	In het kader van ontvlechten van verkeersstromen is het niet wenselijk dat de kiss&ride op huidige situatie gehandhaafd blijft. Het taxailet kan gehandhaafd blijven Aandachtspunt Onderzoeken verplaatsen kiss&ride	Met het wegvallen van het busverkeer op de Bargelaan kan de K&R gehandhaafd blijven. Het huidige taxailet vervalt. Aandachtspunt Voor het taxailet moet een andere locatie gevonden worden in de directe nabijheid van het station	De huidige locatie kan niet gehandhaafd blijven. Aandachtspunt Onderzoeken verplaatsen kiss&ride in relatie tot herinrichting van Bargelaan
<i>voetgangersstroom centrum-station-BIO SCIENCE PARK (poortjes)</i>	Door het conflict tussen voetgangers en de grote busstroom op de Bargelaan ontstaat geen uitnodigende omgeving. De voetgangersstroom door Leiden Centraal verandert niet t.o.v. de huidige situatie	Door menging van voetgangers met bussen door Stationsweg ontstaat geen uitnodigende omgeving. Ook het knelpunt Bargelaan blijft bestaan. De voetgangersstroom door Leiden Centraal verandert niet t.o.v. de huidige situatie	Met een verhoogd busstation is voor de voetgangers een uitnodigende situatie te realiseren. De voetgangersstroom door Leiden Centraal verandert niet t.o.v. de huidige situatie	Door de veranderende loopstromen is de capaciteit van Leiden Centraal aan de BIO SCIENCE PARK -zijde te beperkt. De huidige entree aan de BIO SCIENCE PARK zijde kan de veranderde voetgangersstromen niet aan. Aandachtspunt Creëren van meer capaciteit aan BIO SCIENCE PARK -zijde.
Kosten en baten				
<i>inzake gebiedsontwikkeling</i>	Afname mogelijkheden op Stationsplein tov Masterplan Steo. Mogelijkheden ontwikkelen BIO SCIENCE PARK blijft gelijk Minder plintfuncties vanwege busstation op maaiveld. Verandering van de plannen schaad het vertrouwen van	Afname mogelijkheden op Stationsplein tov Masterplan Steo. Mogelijkheden ontwikkelen BIO SCIENCE PARK blijft gelijk Minder plintfuncties vanwege busstation op maaiveld. Verandering van de plannen schaad het vertrouwen van	afname mogelijkheden op Stationsplein tov Masterplan Steo. Minder plintfunctie door hellingbanen Mogelijkheden ontwikkelen BIO SCIENCE PARK blijft gelijk Minder plintfunctie door hellingbanen Verandering van de plannen schaad het	Volledige ruimte voor ontwikkeling stationsplein in lijn met Masterplan Steo. Mogelijkheden ontwikkelen BIO SCIENCE PARK blijft nagenoeg gelijk Plintfuncties Centrumzijde blijven gelijk. Mogelijk versterking van plintfuncties De

	marktpartijen en daarmee de uitvoerbaarheid en haalbaarheid van de ontwikkeling van het Stationsgebied	marktpartijen en daarmee de uitvoerbaarheid en haalbaarheid van de ontwikkeling van het Stationsgebied	vertrouwen van marktpartijen en daarmee de uitvoerbaarheid en haalbaarheid van de ontwikkeling van het Stationsgebied	Kijker. De plannen zijn in lijn met het Masterplan: Dit is goed voor het vertrouwen van de markt in de ontwikkeling van het Stationsgebied en daarmee met de haalbaarheid van de geplande ontwikkeling
inzake exploitatie OV	Afname directe routes van OV via centrum door omrijden over de Bargelaan Snelheid van bussen kan redelijk hoog zijn. Aandachtspunt: Kruising voetgangersstroom van NS-station naar BIO SCIENCE PARK Aansluiting Bargelaan op de Rijnsburgerweg Herinrichting Posthofrotonde	Behoud van korte routes van OV van centrum(route) naar stationsplein en naar Plesmanlaan. Onzekerheid over gewenste snelheid vanwege menging van bussen met fietsers en voetgangers en behoud van kruispunten van stromen.	Snelle en vrije busbanen van Schuttersveld en Plesmanlaan naar Stationsplein. Aansluiting op Leidse ring/Plesmanlaan kost tijd voor bussen. Aandachtspunt: Aansluiting op Schuttersveld kost tijd voor bussen. Dit is vergelijkbaar met de aansluiting Bargelaan op de Rijnsburgerweg	Goede bereikbaarheid van busstation voor veel buslijnen van-naar Centrumroute. Opgave terugdringen enig tijdverlies voor HOV naar Katwijk. Aandachtspunt: aansluiting Bargelaan-Rijnsburgerweg. Herinrichting Posthofrotonde
ontwikkelkosten OV-terminal	Hoge kosten vanwege inpassing busterminal in nieuw gebouw en aan- en afvoerroutes.	Hoge kosten vanwege inpassing busterminal in nieuw gebouw en aan- en afvoerroutes.	Zeer hoge kosten vanwege inpassing busterminal in nieuw gebouw en aan- en afvoerroutes op hoogte.	Gemiddelde kosten vanwege aanleg op maaiveld. Bebouwing van busterminal als een optie.

Op basis van de vergelijking van de verschillende kansrijke varianten worden de volgende conclusies getrokken:

Huidige locatie, ontsluiting via de Bargelaan

Voordelen

- Voorzieningen voor fietsParkeren zijn goed te realiseren
- Bouwvolume op BIO SCIENCE PARK blijft geheel beschikbaar
- Uitnodigende route tussen centrum en station Leiden CS voor fietsers en voetgangers

Nadelen

- Veel verstoring van de verkeersstructuur
- Beperking van het bouwvolume aan de centrumzijde t.g.v. realisatie van het busstation op maaiveld
- Op de Bargelaan blijven conflictpunten tussen vervoersstromen bestaan (geen uitnodigende route voor fietsers – voetgangers)
- Hoge bouwkosten voor het busstation

Huidige locatie, ontsluiting via de Stationsweg, 2^e Binnenvestgracht

Voordelen

- Voorzieningen voor fietsParkeren zijn goed te realiseren
- Rijafstanden voor de HOV-lijnen zijn optimaal
- Bouwvolume op BIO SCIENCE PARK blijft geheel beschikbaar

Nadelen

- Veel verstoring van de verkeersstructuur
- Beperking van het bouwvolume aan de centrumzijde t.g.v. realisatie van het busstation op maaiveld
- Op de Stationsweg en de 2^e Binnenvestgracht blijven conflictpunten tussen vervoersstromen bestaan
- Geen uitnodigende route tussen centrum en BIO SCIENCE PARK voor voetgangers en fietsers
- Hoge bouwkosten voor het busstation

Huidige locatie, verhoogde ligging, ontsluiting via Schuttersveld en Plesmanlaan

Voordelen

- Voorzieningen voor fietsParkeren zijn goed te realiseren
- Rijafstanden voor de HOV-lijnen zijn optimaal
- Bouwvolume op BIO SCIENCE PARK blijft geheel beschikbaar
- Uitnodigende route tussen centrum en BIO SCIENCE PARK voor voetgangers en fietsers

Nadelen

- Veel verstoring van de verkeersstructuur
- Aansluiting busbaan op Schuttersveld is een knelpunt
- Beperking van het bouwvolume aan de centrumzijde t.g.v. realisatie van het busstation. Daarnaast kan met name de verbinding tussen Plesmanlaan en busstation aanleiding geven voor beperkingen van het bouwvolume (zogenaamde Trafo-locatie)
- Hoge bouwkosten voor het busstation

Aandachtspunten

- Uit een studie ten behoeve van aansluiting van zowel taxalet en kiss&ride op het Schuttersveld is gebleken dat dit knelpunt moeilijk oplosbaar is. De belasting van dit knelpunt met de aansluiting van het busstation wordt aanzienlijk hoger dan bij de onderzochte variant.
- Om een uitnodigende route te creëren voor fietsers en voetgangers dient bijzondere aandacht te zijn voor de inpassing van de busbaan richting Schuttersveld.

Terweelocatie

Voordelen

- Minste verstoring van de verkeersstructuur
- Weinig knelpunten voor de busontsluiting, wel op de Rijnsburgerweg en de Posthofrotonde: deze knelpunten zijn oplosbaar
- Bouwvolume aan de centrumzijde blijft volledig beschikbaar
- Er is een uitnodigende route voor fietsers en voetgangers van centrum naar BIO SCIENCE PARK
- Relatief lage bouwkosten voor busstation

Nadelen

- Bouwvolume aan de BIO SCIENCE PARK worden op het TerweePark beperkt. Dit betreft een relatief klein volume t.o.v. het gehele bouwvolume op het BIO SCIENCE PARK
- Herinrichting Rijnsburgerweg en Posthofrotonde

- Relatief hoge verwervingskosten

Aandachtspunten

- In het huidige bestemmingsplan wordt ruimte geboden aan het realiseren van woningbouw op de Terweelocatie. Het groene karakter zal maar heel beperkt behouden kunnen worden
- Herinrichting van de Bargelaan.
- Met de omklap van het busstation naar BIO SCIENCE PARK veranderd ook de looproute van veel passanten. De huidige entree (en capaciteit) van Leiden CS aan de BIO SCIENCE PARK -zijde dient te worden vergroot

Alles afwegend is de conclusie dat de Terweelocatie de voorkeur heeft voor de realisatie van het busstation, omdat deze locatie zowel verkeerskundig, ruimtelijk als financieel het beste scoort. Bij de ontwikkeling van een busstation op deze plek zijn aandachtspunten naar voren gekomen als ontwerpgegevens in de nadere uitwerking:

- het verbeteren van het verblijfsklimaat op het Stationsplein – BIO SCIENCE PARK -zijde en rond de busterminal
- verkeersveiligheid en leefbaarheid
- de verplaatsing van de bestaande Kiss & Ride-voorziening
- de relatie met het inpassen van de fietsroutes en fietsenstallingen rond station
- de ontsluiting van de Parkeergarage van het Level-gebouw
- het aanpassen van de entree van het NS-station aan de BIO SCIENCE PARK -zijde
- het verbeteren van de aanrijdroute voor alle bussen via de Rijnsburgerweg (aansluiting Bargelaan en Posthofrotonde)

Zekerheid omtrent de gebiedsontwikkeling rondom Leiden Centraal

De langjarige gebiedsontwikkeling rondom Leiden Centraal (lees: de investeringen van en contractvorming met marktpartijen) gaat alleen plaatsvinden als zekerheid bestaat ten aanzien van de toekomstige stedenbouwkundige en verkeersstructuur. Met de volgende bestuurlijke besluiten zijn ruimtelijke, programmatie en financiële kaders voor het Stationsgebied heel helder naar de markt gedefinieerd:

1. het besluit tot ontwikkeling van het Stationsgebied Leiden Centraal (B&W 09.0734, 30 juni 2009);
2. de Nota van Uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Stationsgebied (RV 10.0129, 10 februari 2011);
3. het kaderbesluit herontwikkeling Rijnsburgerblok (RV 11.0036, 13 oktober 2011);
4. het kaderbesluit herontwikkeling Stationsgebied (RV 12.0063, 11 oktober 2012);
5. het Uitvoeringsbesluit Rijnsburgerblok (RV 13.0114, 13 februari 2014).

Voor de bereidheid tot investeren door marktpartijen in het stationsgebied is het van belang dat het stedenbouwkundige plan volledig en integraal wordt gerealiseerd en maximaal aansluit op de plannen en ambities van de reeds gecontracteerde (markt-)partijen. Opnieuw ter discussie stellen van belangrijke, eerder gemaakte bestuurlijke keuzes over uitgangspunten en ontwikkelingskaders, schaadt het ontwikkelingsproces.

De totale particuliere investeringen in het Stationsgebied zijn begroot op circa € 450 mln. De eerste institutionele belegger (Syntrus Achmea) is een grote investeringsbeslissing aangegaan en voor de volgende kavels zijn marktpartijen inmiddels gecontracteerd (Rijnsburgerblok kavels 1 tot en met 5 en de marktender voor het YNS-pand heeft een nieuwe ontwikkelcombinatie opgeleverd). Een aantal varianten (ontwikkeling busterminal op maaiveld en verhoogde ligging op de huidige locatie) past niet binnen het huidige

stedenbouwkundige plan. Eventuele aanpassing van het plan zal het vertrouwen van de marktpartijen in de ontwikkeling van het nieuwe hart van het Stationsgebied als verbindende schakel tussen de verschillende ontwikkellocaties en de nieuw in te richten openbare ruimte en stationsplein geen goed doen. Het niet kunnen ontwikkelen van het nieuwe hart heeft dus zeer grote gevolgen voor de uitvoerbaarheid en haalbaarheid van de totale ontwikkeling van het Stationsgebied.

5 Toelichting op besluit 2: de route via de Sylviusweg als voorkeurstracé voor HOV

Voorkeurstracé HOV Leiden-Katwijk loopt via de Rijnsburgerweg en door het Bio Science Park

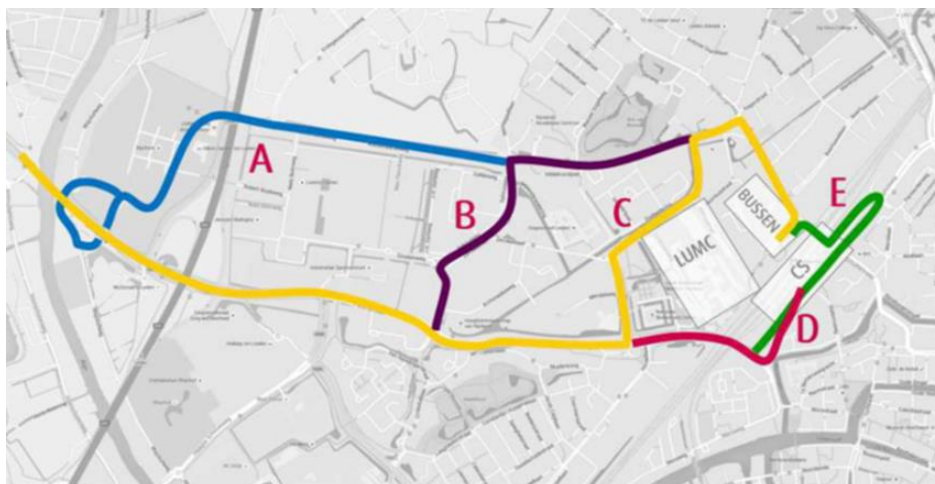
Als het busstation wordt verplaatst naar de Terweelocatie³ dan is het noodzakelijk om voor de HOV-verbinding tussen Leiden en Katwijk een nieuw tracé te bepalen. Zoals in de aanleiding van dit raadsbesluit is aangegeven is het in 2012 benoemde tracé over het Bontiuspad – voorterrein LUMC niet haalbaar. De 'Leidse partijen' en de Ondernemersvereniging BIO SCIENCE PARK hebben in goed overleg dit voorkeurstracé bepaald. Provincie Zuid-Holland bepaalt of dit voorkeurstracé in potentie voldoende 'HOV-waardig' is en of zij een subsidie⁴ beschikbaar willen stellen voor de daartoe te nemen maatregelen.

Vijf routevarianten voor de route tussen Leiden Centraal Station en Knoop Leiden-West

Voor de nieuwe route tussen Leiden Centraal en Knoop Leiden-West hebben de 'Leidse partijen' in eerste instantie drie varianten gedefinieerd, A tot en met C. Deze varianten zijn vastgesteld in de Stuurgroep HOV-LKN. Hieraan zijn twee varianten toegevoegd: de door Rover voorgestelde variant met een gesplitst busstation en de HOV-route over de Plesmanlaan (D) en een variant waarbij HOV-bussen via de Dellaertweg richting de Schipholweg-Plesmanlaan (E) richting Katwijk rijden.

³ Het is niet nodig om tracéstudie te doen voor het HOV Leiden-Katwijk voor het geval dat het busstation niet wordt verplaatst; in dat geval volstaat het huidige, geoptimaliseerde tracé langs de Plesmanlaan en is geen sprake van varianten.

⁴ Provincie Zuid-Holland heeft een projectbudget van maximaal € 14,7 miljoen gereserveerd voor de realisatie van het HOV-corridor tussen Leiden Centraal Station en de knoop Leiden-West. De gemeente Leiden kan tot dit bedrag subsidieverzoeken indienen om maatregelen te realiseren om dit traject HOV-waardig te maken. Provincie Zuid-Holland toetst deze verzoeken aan haar subsidieverordening en aan de criteria voor 'R-net waardigheid' van de voorstellen, zoals deze met name is vastgelegd in het basis PvE R-net.



Figuur 1: Overzicht routevarianten

In totaal waren er dus vijf routevarianten:

- Variant A. Wassenaarseweg
- Variant B. Sylviusweg
- Variant C. Sandiforddreef
- Variant D. Stationsplein
- Variant E. Schipholtunnel

De eerste afwegingsronde: van vijf naar drie routevarianten

In de eerste afwegingsronde⁵ hebben de Leidse partijen en Provincie Zuid-Holland in goed overleg twee varianten geschrapt: variant A Wassenaarseweg en variant C Sandiforddreef. Bij Variant A ontbrak het draagvlak bij de meeste partijen, om uiteenlopende redenen. Bij variant C ontbrak het draagvlak bij vooral het LUMC vanwege het risico op verstoring van de aanrijdroutes voor ambulances naar de spoedeisende hulp en belemmering van de bereikbaarheid van de Parkeergarage van het LUMC.

De tweede afwegingsronde: route B via de Sylviusdreef is het voorkeurstracé

In de rapportage Stationsgebied Leiden, afweging routekeuze HOV Leiden-Katwijk zijn de drie overgebleven routevarianten onderzocht⁶. Om tot een goede afweging te komen is een breed afwegingskader gehanteerd, met strategische, tactische en operationele aspecten:

- Bij strategische afwegingen is de inpassing van de HOV-as in de ontwikkeling van de stad en in het openbaar vervoersysteem van belang. De mogelijkheden om in te spelen op ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer, door aanpassen of doorkoppelen van verschillende lijnen, en de bediening van de 'zwaartepunten' zijn belangrijke criteria. Als derde punt is gekeken naar de mate waarin de verschillende routes het mobiliteitsnetwerk van Leiden voor auto en fiets verstoren. Als vierde punt is gekeken naar de mate waarin de routes kunnen worden aangepast aan een mogelijke groei van het aantal bussen.

⁵ Bron: HOV Leiden-Katwijk, uitkomsten afweging routealternatieven.

⁶ Het onderzoek is uitgevoerd op basis van beschikbare data (kwantitatief) en aangevuld met een expertoordeel. In dit stadium zijn nog geen verkeerskundige ontwerpen gemaakt en is niet gewerkt met simulaties of modelberekeningen.

- Op tactisch niveau is vooral gekeken naar de effecten voor de exploitatie van het openbaar vervoer, zoals rijtijd en aantal in te zetten dienstregelingsuren (DRU's). Daarnaast zijn de belangrijkste aspecten voor de reizigers beschouwd: de mogelijkheden van een compacte overstap en de wachttijdbeleving op de verschillende haltes.
- Op operationeel niveau is gekeken naar aspecten, die relevant zijn voor de dagelijkse operatie. De mogelijkheid om tot een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling te komen zonder verstoringen is hierbij heel belangrijk, net als de mogelijkheid om bij afwijkingen van de dienstregeling snel en adequaat maatregelen te kunnen treffen. Voor het personeel zijn de nabijheid van pauzevoorzieningen en korte loopafstanden bij chauffeurswissels van belang.

Belangrijk uitgangspunt is dat bij de beoordeling van de varianten is uitgegaan van de huidige situatie: optimalisaties in bijvoorbeeld infrastructuur of aanpassingen aan VRI-installaties zijn niet 'aan de voorkant' ingecalculleerd. Na de vaststelling van het voorkeustracé en bij de uitwerking ervan ten behoeve van het kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde is het uitwerken van optimalisaties één van de opgaven.

In het onderzoek van Goudappel Coffeng (zie bijlage 8) is de afweging van de verschillende routes in onderstaand schema samengevat.

- Donkergroen: duidelijk positief onderscheidend en belangrijk
- Lichtgroen: positief onderscheidend t.o.v. andere alternatieven
- Geel: neutraal
- Oranje: negatief onderscheidend t.o.v. andere alternatieven
- Donkerrood: duidelijk negatief onderscheiden t.o.v. andere alternatieven

Strategische afweging	Variant Sylviusweg	Variant Stationsplein	Variant Schipholtunnel
Ontwikkeling OV-product (flexibiliteit t.a.v. systeem)	Flexibiliteit om in te spelen op wisseling behoefte aantal halteplaatsen Doorkoppelen HOV-lijnen is mogelijk	Doorkoppelen HOV-lijnen niet mogelijk Geen flexibiliteit in systeem om lijnvoering aan te passen/ combineren	Flexibiliteit om in te spelen op wisseling behoefte aantal halteplaatsen Doorkoppelen HOV-lijnen is mogelijk
Bediening van ruimtelijk-economische zwaartepunten	Bediening BIO SCIENCE PARK middels centrale halte, groot deel BIO SCIENCE PARK op loopafstand van halte Bediening gehele binnenstad middels doorkoppelen HOV-lijnen, of middels overstap op andere buslijnen	Bediening BIO SCIENCE PARK middels halte aan rand Plesmanlaan, zuidzijde BIO SCIENCE PARK op loopafstand van halte Bediening CS en LUMC middels halte op Stationsplein, tevens aan rand van de binnenstad	Bediening BIO SCIENCE PARK middels halte aan rand Plesmanlaan, zuidzijde BIO SCIENCE PARK op loopafstand van halte. Bediening gehele binnenstad middels doorkoppelen lijnen, of middels overstap op andere buslijnen

Strategische afweging	Variant Sylviusweg	Variant Stationsplein	Variant Schipholtunnel
Interactie tussen hoofdroutes van andere modaliteiten	Kruising HOV-fiets bij Wassenaarseweg en Posthofkruising is aandachtspunt Kruising HOV-fiets/voet (hartlijn) op BIO SCIENCE PARK is kans voor goede bediening halte, behoeft wel goede verkeersveilige en ruimtelijke uitwerking Kruising HOV-auto bij Plesmanlaan – Einsteinweg is aandachtspunt	Kruising HOV-fiets/voet op Stationsplein is knelpunt en is in strijd met concept van STEO om verkeersstromen te scheiden en daardoor potentieel onveilig Kruising HOV-auto op Plesmanlaan-Schipholweg is aandachtspunt Kruising HOV-Fiets op tunnel Plesmanlaan – Ehrenfestweg is aandachtspunt	Kruispunt HOV-HOV op Schuttersveld – Dellaertweg is knelpunt ⁷ , ruimte te beperkt voor absolute prioriteit HOV Leiden-Katwijk Kruising HOV-auto op Dellaertweg – Schipholweg is knelpunt, ruimte te beperkt voor absolute prioriteit HOV Leiden-Katwijk Kruising HOV-Fiets op tunnel Plesmanlaan – Ehrenfestweg is aandachtspunt
Adaptiviteit, toekomstvastheid	Gebruik gelede bussen in toekomst inpasbaar Verhoging frequenties mogelijk beperkt in verband met inpassing op Rijnsburgerweg. Route is vertrambaar	Inpassing gelede bussen op Stationsplein gaat mogelijk ten koste van uitgeefbare ruimte binnen STEO, is een nadere ontwerpogave Route is vertrambaar	Gelede bussen in toekomst moeilijk inpasbaar door bocht Dellaertweg – Schipholtunnel Beperking aan frequentie in verband met prioriteiten op kruispunten bij Dellaertweg Route is niet vertrambaar door Schipholtunnel

Tactische afweging	Variant Sylviusweg	Variant Stationsplein	Variant Schipholtunnel
Rijtijd op basis van GOVI-data (weergegeven tijden zijn free flow en maximaal tussen Leiden CS en transferium A44)	Richting Katwijk: 6 – 10 minuten Richting Centraal Station: 6 – 10 minuten	Richting Katwijk: 5 – 9 minuten Richting Centraal Station: 5 – 6 minuten	Richting Katwijk: 5 – 10 minuten Richting Centraal Station: 6 – 8 minuten
Dienstregelings uren (index o.b.v. GOVI, t.o.v. laagste)	Richting Katwijk: 128 Richting Centraal Station: 145 Beide richtingen: 136	Richting Katwijk: 100 Richting Centraal Station: 100 Beide richtingen: 100	Richting Katwijk: 111 Richting Centraal Station: 132 Beide richtingen: 121

⁷ In de tabel is onderscheid gemaakt tussen aandachtspunten en knelpunten. Een aandachtspunt is een kruising van twee hoofdnetwerken, waarbij HOV-Leiden Katwijk nu geen prioriteit heeft maar waar dit door aanpassing van de inrichting wel oplosbaar is en de route verkeersveilig kan worden ingericht. Een knelpunt is een kruising van twee hoofdnetwerken, waar de HOV-route geen prioriteit is en waar het aannemelijk is dat dit ook niet zonder meer kan worden gerealiseerd.

Tactische afweging	Variant Sylviusweg	Variant Stationsplein	Variant Schipholtunnel
Overstap	Centrale halte op Centraal Station Leiden Compacte overstap op alle overige buslijnen	Halte Leiden – Katwijk ligt los van halte overige bussen. Overstappers (20% totaal aantal reizigers) moeten door stationshal naar overige bussen lopen	Centrale halte op Centraal Station Leiden Compacte overstap op alle overige buslijnen
Wachttijd-beleving	Centrale halte op BIO SCIENCE PARK kan hoogwaardig ⁸ worden ingericht Wachtruimte op Centraal Station gecombineerd met overige buslijnen	Halte BIO SCIENCE PARK langs doorgaande weg (Plesmanlaan) Aparte halte op Stationsplein, wachtruimte binnen voetgangersdomein en stationshal	Halte BIO SCIENCE PARK langs doorgaande weg (Plesmanlaan) Wachtruimte op Centraal Station gecombineerd met overige buslijnen

Operationele afweging	Variant Sylviusweg	Variant Stationsplein	Variant Schipholtunnel
Effect betrouwbaarheid dienstuitvoering	Kruisingen HOV-fiets Wassenaarseweg, Posthofkruising en Plesmanlaan zorgen voor fluctuatie in rijtijd. Aanpassing vormgeving noodzakelijk om betrouwbaarheid te garanderen	Conflict HOV met voetgangers en fietsers op Stationsplein zorgt voor fluctuaties in dienstuitvoering en potentiële onveiligheid vanwege verspreiding van de stromen voetgangers en fietsers in het stationsgebied Kruising hoofdnetwerk auto bij Plesmanlaan – Schipholweg zorgt voor fluctuaties	Kruising hoofdnetwerk auto, HOV-route Leiden-Leiderdorp en HOV Leiden-Katwijk bij Dellaertweg – Schipholweg is knelpunt in de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering. Verstoort de doorstroming van autoverkeer op Leidse Ring Noord
Verstoring dienstregeling bussen	Bundeling halteplaatsen en nabijheid korte en lange buffer kan op calamiteiten worden ingespeeld	Voor bijschakelen extra materieel vanuit lange buffer moet grote afstand worden afgelegd Buffer op Stationsplein in deze variant niet mogelijk, corrigeren kleine verstoringen daardoor zeer beperkt mogelijk	Bundeling halteplaatsen en nabijheid korte en lange buffer kan op calamiteiten worden ingespeeld
Effecten rijdend personeel	Wisseling chauffeurs bij Centraal Station mogelijk door bundeling verschillende buslijnen Pauzevoorzieningen voor chauffeurs aanwezig bij lange buffer op Connexxion-locatie	Geen pauzevoorzieningen voor chauffeurs nabij halte aanwezig Tussen halte en pauzevoorziening moeten chauffeurs via stationshal en Bargelaan lopen	Wisseling chauffeurs bij Centraal Station mogelijk door bundeling diverse lijnen Pauzevoorzieningen voor chauffeurs aanwezig bij lange buffer op Connexxion-locatie

De beoordeling van de tracévarianten leidt tot onderstaande conclusies:

- Splitsing van het busstation maakt het OV-systeem niet flexibel en minder aanpasbaar aan nieuwe ontwikkelingen (zoals toename van doorgaande buslijnen bij Leiden)

⁸ Onder een hoogwaardige inrichting wordt verstaan dat de halte kan worden gecombineerd met aanvullende voorzieningen zoals OV-fietsen, deelauto's (mobiliteitspunt), kiosk etc. Sociale veiligheid en kwaliteit hebben daarbij prioriteit.

Centraal). Variant D is daarom minder gewenst. Het Masterplan Leiden Bio Science Park - Gorlaeus biedt ruimte voor een HOV-route over de Sylviusweg, met als uitgangspunt dat de buslijn kan meerijden met het autoverkeer. Een halte midden op het Bio Science Park, conform variant B, heeft de voorkeur boven een halte langs de Plesmanlaan, omdat het Park daarmee centraal wordt bediend. Hier ontstaat de kans om een hoogwaardig OV-knooppunt te realiseren. Bij een HOV-route over de Sylviusweg-Einsteinweg en een halte centraal in het BIO SCIENCE PARK zal het wegontwerp, zoals nu opgenomen in het Masterplan, daar op aangepast moeten worden (zie ook raadsvoorstel Masterplan BIO SCIENCE PARK -Gorlaeus

- De interactie van een busroute met fietsers en voetgangers op het Stationsplein laat zich lastig regelen omdat het hier een 'zwerm' betreft en niet een eenduidige stroom. Dit leidt tot zowel veiligheidsrisico's als tot verstoringen en vertragingen voor de bus; hierdoor komt de betrouwbaarheid van variant D onder druk te staan.
- De gewenste doorstroming op de doorgaande autoroute Leidse Ring-Noord is op een aantal kruispunten niet goed verenigbaar met HOV, met prioriteit voor de bus. Het betreft vooral de kruisingen van de Schipholweg met de Dellaertweg in variant E. De HOV-route naar Leiderdorp gaat ook via deze kruising. Twee HOV-routes met prioriteit en een goede doorstroming op de hoofd-autoroute op één kruispunt is naar verwachting nauwelijks te realiseren. De betrouwbaarheid van deze route is daardoor ook een groot aandachtspunt. De kruising van de Plesmanlaan met de Einsteinweg (variant B) of met de Ehrenfestweg (variant D en E) is een aandachtspunt, dat naar verwachting binnen de VRI-regeling kan worden opgelost. Dit geldt ook voor de kruising met de Morssingel bij variant D.
- De rijtijden op de verschillende tracévarianten variëren in de basis beperkt van elkaar, tussen de vijf en zes minuten op het traject tussen Leiden Centraal Station en Knoop Leiden-West. Echter: in de huidige situatie is door verschillende verstoringen als gevolg van de bestaande weginfrastructuur en kruisende verkeersstromen de spreiding rond deze rijtijden fors; per richting kan sprake zijn van een extra benodigde rijtijd van vier tot vijf minuten. Deze verstoring kan met ingrepen in de huidige weginfrastructuur deels worden teruggebracht. De mate waarin dergelijke ingrepen mogelijk zijn verschillen per variant. Vooral bij variant E lijken de mogelijkheden voor optimalisatie beperkt. Voor variant B is een maatregelenpakket nodig om zowel de doorstroming (met name op de Rijnsburgerweg – Posthofrotonde – Wassenaarseweg) en ook de verkeersveiligheid van met name fietsers te verbeteren.
- In samenhang met de rijtijden en de spreiding als gevolg van de kans op verstoring is ook het effect op de exploitatiekosten voor deze R-netlijn aangegeven; ook hiervoor geldt dat deze effecten kunnen worden teruggedrongen door ingrepen in de huidige weginfrastructuur.
- In praktijk stapt nu 20% van de busreizigers uit de richting Katwijk (de huidige buslijnen 30 en 31) over op een andere buslijn. Een gesplitst busstation is nadelig voor deze groep reizigers.
- De betrouwbaarheid van de verschillende varianten verschilt; dit hangt vooral samen met de mogelijkheid om conflicten met fietsers en voetgangers op een gestructureerde manier op te lossen en de mate waarin het busverkeer met prioriteit kan worden afgewikkeld op kruispunten, met name die met de Leidse Ring-Noord. De varianten D en E scoren minder goed op dit criterium.
- De nabijheid van de lange buffer die is voorzien op de Connexionlocatie, zoals bij de varianten B en E, maakt het makkelijk om bij calamiteiten, zoals een defect aan het materieel, snel een nieuwe bus uit de remise te halen. Ook kunnen door de nabijheid van de lange buffer de oneffenheden in de dienstregeling worden opgevangen. Voor de

chauffeurs is de nabijheid van een pauzevoorziening en korte loopafstanden bij wisselingen prettig. Bij haltering op het stationsplein is de bereikbaarheid van de lange buffer voor de bussen slecht; er is een forse omrijdbeweging nodig om die buffer te bereiken. Voor de chauffeurs is de loopafstand van de buffer op de Connexionlocatie naar de halte langer dan naar de Terweelocatie.

Conclusie van de afweging van de varianten is dat de 'Leidse partijen' voorkeur hebben voor variant B, de route over het Bio Science Park via de Sylviusweg⁹. De belangrijkste argumenten zijn dat deze route een hoogwaardige verbinding tussen de economische zwaartepunten oplevert en dat een halte midden in het Bio Science Park een meerwaarde heeft. Bovendien is deze route toekomstvast en aanpasbaar aan ontwikkelingen binnen het OV-systeem. Een HOV-lijn dwars door het Bio Science Park moet wel met de grootst mogelijke zorgvuldigheid worden ingepast. Uitgangspunt van het Masterplan voor het Bio Science Park is immers dat het verblijfsklimaat voor fietsers en voetgangers voorop wordt gesteld, onder andere door de realisatie van de hartlijn, en dat het overige verkeer 'te gast' is. Uitgangspunten van R-net is juist dat het HOV snel en met prioriteit kan doorstromen. De vormgeving van de kruisingen van verkeer binnen het Bio SciencePark zijn op deze route dus belangrijke ontwerpogaven.

Masterplan Leiden Bio Science Park

Het masterplan Leiden Bio SciencePark is vastgesteld in 2009. Momenteel wordt een aanpassing van het Masterplan voorbereid voor het deel direct ten oosten van de A44 en voor de hartlijn in het gebied, onder de naam masterplan Goraleus.

De belangrijkste uitdagingen die in het masterplan Gorlaeus worden genoemd zijn de verdere uitbouw van de campuskwaliteit. De afgelopen jaren heeft het Bio SciencePark zich snel ontwikkeld qua bebouwing en onlangs is met het gereedkomen van de ongelijkvloerse kruising Plesmanlaan/Ehrenfestweg een belangrijke impuls gegeven aan de bereikbaarheid van het gebied. De aandacht is nu vooral gericht op verbetering van de routes voor het langzaam verkeer en de verbetering van de verblijfskwaliteit. Dit leidt tot een voorstel voor twee belangrijke ingrepen:

1. Een centrale langzaam verkeersroute door het Park (de 'hartlijn'), die comfort biedt aan voetgangers en fietsers en die gecombineerd is met het zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer door het Park heen.
2. 'Brandpunten' in het Park, plekken waar iets gebeurt, waar mensen samenkomen. Vanwege de langgerektheid van het Bio SciencePark zijn daarvoor drie plekken aangewezen: Het Van LeeuwenhoekPark, het Entreegebied en het haventje bij de Rijn.

6 Toelichting op besluit 3: uitwerken inpassing busstation en route en voorbereiden kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde .

⁹ Het voorkeurstracé loopt vanaf de Bargelaan linksaf over de Rijnsburgerweg – Posthofrotonde – Wassenaarseweg – Sylviusweg. Op het Bio SciencePark kruist deze route te Hartlijn, de hoofdroute voor fietsers en voetgangers. Daar is een halte voorzien. De HOV-route sluit aan op de Plesmanlaan en de bussen rijden door de tunnel bij de Ehrenfestweg (OBSP) mee met het autoverkeer tot aan Knoop Leiden-West. In het ontwerp van de kruising met de A44 is in fase 1 al rekening gehouden met een HOV-route.

Als de raad instemt met de voorliggende besluiten ten aanzien van de locatie van het busstation en de route, dan is de volgende stap dat deze verder worden uitgewerkt tot een kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde . Hieronder worden de belangrijkste opgaven voor de verdere uitwerking op een rij gezet.

Opstellen van een ontwikkelstrategie voor de Terweelocatie

In nauw overleg met het LUMC – als grondeigenaar - moet voor de Terweelocatie een ontwikkelstrategie worden uitgewerkt. De ontwikkelstrategie is de basis voor de verdere rol- en taakverdeling en de aanpak bij de ontwikkeling van de Terweelocatie. Afspraken hierover worden vastgelegd, bij voorkeur in een samenwerkingsovereenkomst.

Uitwerken van een Voorlopig Ontwerp

Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het stationsgebied is de verbetering van het verblijfsklimaat aan beide kanten van het station. Voor het stationsgebied aan de-BIO SCIENCE PARK zijde, de Bargelaan en het busstation op de Terweelocatie wordt eerst een functioneel Programma van Eisen vastgesteld. Belangrijke stap daarbij is het bepalen van het ruimtebeslag dat benodigd is voor een toekomstbestendig busstation en toetsing aan de beschikbare ruimte op de Terweelocatie/Bargelaan. Vervolgens wordt het planvormingstraject doorlopen en worden de ontwerpen uitgewerkt tot op het niveau van een Voorlopig Ontwerp, inclusief een kostenraming. Bij de planuitwerking is specifiek aandacht voor de volgende opgaven:

- Bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor alle modaliteiten, fiets- en voetgangersverbindingen van en naar het station
- De overgangen naar (met name) het Poortgebouw, het Verheyhuis en de bebouwing langs de Rijnsburgerweg
- De beeldkwaliteit, ook in relatie tot het R-nethandboek
- Duurzaamheid en milieuaspecten
- De groene inrichting
- De entree van Leiden CS aan de BIO SCIENCE PARK -zijde, ruimtelijke kwaliteit
- Inpassing van de entree Parkeergarage van het Level-gebouw
- Watercompensatie

Het uitvoeren van een praktijkproef maakt expliciet onderdeel uit van de opgave om een ontwerp voor het busstation functioneel te toetsen.

Uitwerken Verkeersplan Houtkwartier e.o.

Uitwerken van een integraal verkeersplan voor het Houtkwartier en omgeving, waar ambities voor voetgangers en fietsers, OV en auto en leefbaarheid en veiligheid tot hun recht komen. Dat is een complexe opgave, enerzijds vanwege de inhoudelijke afwegingen die nodig zijn en anderzijds vanwege de wens om bij de voorbereiding intensief met alle betrokken partijen samen te werken. Bij het opstellen van dit plan kiezen we voor de methode van 'onderzoekend ontwerpen'. Deze aanpak biedt ruimte voor partijen om mee te denken in ateliers en werkgroepen.

Uitwerken Voorkeurstracé

Om verstoringen van het HOV op het voorkeurstracé te minimaliseren is een samenhangend pakket aan verkeerskundige en ruimtelijke ingrepen nodig. In de huidige situatie is de verkeersafwikkeling op met name de Posthofrotonde al een knelpunt, zowel qua doorstroming als verkeersveiligheid. Om het HOV, en ook het overige busverkeer op de Rijnsburgerweg, af

te wikkelen en om de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit langs de Rijnsburgerweg te waarborgen zijn ingrepen nodig, in het bijzonder een reconstructie van de Posthofrotonde tot een VRI-geregelde kruising. De verkeersveilige afwikkeling van de grote hoeveelheden fietsverkeer naar de scholen en naar Leiden Centraal is een harde randvoorwaarde, die in de verkeerskundige ontwerpen moet worden uitgewerkt. De route wordt getoetst op relevante milieunormen. De inpassing van het HOV-tracé op het Bio Science Park, binnen het profiel van de Sylviusweg en de Einsteinweg/Verbeekstraat en de kruising met de Hartlijn voor langzaam verkeer en voorkomen van sluiproutes voor doorgaand verkeer, zijn belangrijke ontwerpogaven. Dit moet worden uitgewerkt in het ruimtelijk ontwerp voor het Bio Science Park, als onderdeel van het uit te werken kaderbesluit. Daarbij is vooral van belang dat de campuskwaliteit conform masterplan in stand blijft.

Voor het kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde worden voor het voorkeustracé de volgende producten opgeleverd:

- Overzicht beoordelingscriteria HOV-waardigheid, als toetsingskader van Provincie Zuid-Holland. De criteria hebben vooral betrekking op: rijtijd, betrouwbaarheid, rijnsnelheid bussen in relatie tot de ontwerpsnelheid van de wegen, VF-factor¹⁰, ligging en bereikbaarheid van haltes.
- Vaststellen knelpunten in de route en uitwerking te nemen verkeerskundige maatregelen: verkeerskundige oplossingen, verkeerskundige ontwerpen en ruimtelijke inpassing.
- Bepalen input voor verkeerskundige modelberekeningen¹¹. Waar nodig: verzamelen aanvullende telgegevens en herijken input vanuit verkeersmodellen.
- Uitvoering verkeerskundige analyses en simulaties: uitwerking basisvariant, optimalisaties en robuustheidstoets. Deze analyses zijn tevens de basis voor het bepalen van de VF-factor (verhouding van rijtijden van auto's en HOV op het traject) en de mate van betrouwbaarheid van de varianten.
- Toetsing van het tracé op de R-net criteria van Provincie Zuid-Holland.
- Gevel tot gevel inrichtingsplan voor de hele route (tot op VO-niveau).
- Kostenramingen (op VO-niveau).
- Onderzoek milieueffecten en toets aan wettelijke normen en regelgeving: met name trillingshinder, luchtkwaliteit (met name CO₂, NO_x, fijnstof) en geluid, in relatie tot gevoelige bestemmingen langs de verschillende routes.
- Analyse van de samenhang met ontwikkelingen Bio Science Park (ruimtelijke inpassing, middelen en planning).

De resultaten van de studies worden afgezet tegen de '0-variant', dat wil zeggen niets doen en het busstation in de huidige vorm op de huidige plek laten liggen. In een overzicht worden de voor- en nadelen zichtbaar gemaakt voor de Rijnsburgerweg-Wassenaarseweg e.o., de Sylviusweg-Einsteinweg, het Schuttersveld en de Stationsweg-Steenstraat. Op deze manier worden alle effecten van de verplaatsing duidelijk in beeld gebracht en kan de raad een afgewogen besluit nemen.

Participatie tijdens de voorbereiding van het kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde

¹⁰ VF-factor: verhouding tussen reistijd met het openbaar vervoer en de reistijd met de auto.

¹¹ In de verkeersmodellen worden alle modaliteiten, dus ook fietsers, meegenomen.

Participatie tijdens de voorbereiding van het kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde. Bij de voorbereiding van het kaderbesluit worden de principes nageleefd ten aanzien van participatie en communicatie, zoals deze zijn vastgelegd in het Plan van Aanpak Publieksparticipatie van de gemeente. De gemeente Leiden heeft de ambitie om projecten in nauwe samenwerking met de stad uit te werken. Samenwerking leidt immers tot draagvlak en betere plannen. In het Plan van Aanpak Publieksparticipatie zijn de doelen vastgelegd, die de gemeente hanteert:

- Borging van omgevingsbelangen en optimalisatie van de kwaliteit van proces en resultaat door:
 - o Het verzamelen en vertalen van informatie, wensen, ideeën en eisen,
 - o Het vergroten van kennis, vertrouwen en draagvlak
 - o Het maken en vastleggen van afspraken
- Mensen horen en de dialoog aangaan,
- Bij elkaar brengen van verschillende belangen
- Speelveld en randvoorwaarden goed in beeld brengen voor iedereen
- Managen van verwachtingen en duidelijk aangeven wat de gemeente met de resultaten van het participatietrajecten doet.

De afgelopen maanden is intensief overleg gevoerd met de verschillende stakeholders omdat er vele, uiteenlopende belangen zijn. Dit overleg wordt bij de uitwerking van het Kaderbesluit voortgezet, waarbij in ieder geval de volgende partijen worden geconsulteerd over specifieke deelonderwerpen:

- Het LUMC (als grondeigenaar van de Terweelocatie) over het inrichtingsplan.
- De 'Leidse partijen' over de uitwerking van het voorkeurstracé.
- De provincie Zuid-Holland over de HOV-waardigheid van het uitgewerkte voorkeurstracé.
- De bewoners- en belangenorganisaties over de brede planuitwerking en over specifieke (individuele) belangen.
- De bewoners en ondernemers van de stad Leiden.

Uiteraard kunnen we nieuwe stakeholders worden toevoegen. Daarom starten we met een Factor C sessie om goed inzicht te krijgen in alle relevante stakeholders en hun belangen. Dit is de basis voor het door de gemeente op te stellen participatie- en communicatieplan, met een maatwerk aanpak per stakeholder. In dit plan leggen we de afspraken vast over de wijze waarop de gemeente de stakeholders zal betrekken gedurende de volgende fase en de inhoudelijke onderwerpen die in de verschillende overleggen op de agenda staan. Ook maken we afspraken over de condities die daarbij gelden, bijvoorbeeld over de mate van invloed, de betrouwbaarheid van informatie en de omgangsvormen. De principes van de participatieladder, waarin 3 niveaus van participatie worden onderscheiden, vormen de basis. De gemeente hanteert bij participatie en communicatie in ieder geval de volgende uitgangspunten:

- Een goed proces vergt een open houding en wederzijds vertrouwen bij alle partijen.
- De gemeente handelt zorgvuldig, is volledig en transparant.
- De gemeente betreft partijen op het juiste moment, dus wanneer invloed op de planvorming echt mogelijk is.
- De gemeente geeft duidelijkheid bij partijen over wat zij van participatie mogen verwachten, met heldere afspraken over invloed en betrouwbare follow up.
- De gemeente streeft naar een efficiënte inzet van middelen en het vermijden van dubbelingen door een gebiedsgerichte, integrale aanpak.

Participatie is maatwerk. De gewenste intensiteit van betrokkenheid en de relevantie onderwerpen verschillen per stakeholder. Per doelgroep zet de gemeente een mix aan middelen in, met maatwerk in reguliere communicatiemiddelen, persoonlijke benadering en gerichte activiteiten. Vooral de bewoners hebben aangegeven dat zij graag 'aan de voorkant' aan tafel willen zitten, dus op het moment dat de onderzoeksvragen worden geformuleerd en wordt gedefinieerd welk niveau van informatie benodigd is. De bewoners kunnen dan ook hun specifieke kennis inbrengen over de lokale situatie en knelpunten, die aan de orde zijn en daarmee het resultaat van de onderzoeken verbeteren en de bruikbaarheid vergroten. De gemeente is groot voorstander van een dergelijke, vroege inbreng. De gemeente is initiatiefnemer en eindverantwoordelijk voor het participatieproces en de uit te voeren onderzoeken en de resultaten daarvan.

7 Toelichting op besluit 4: de motie is afgehandeld

De raad heeft in de motie d.d. 26 april 2016 verzocht om "meerdere scenario's op hoofdlijnen voor nieuwbouw voor het busstation te ontwikkelen om te kunnen komen tot een integrale beoordeling van de verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële consequenties". Zoals u in dit raadsbesluit kunt lezen zijn niet alleen meerdere scenario's voor nieuwbouw ontwikkeld, maar is ook gekeken naar mogelijke busroutes en wordt op basis van de uitgevoerde onderzoeken besluitvorming gevraagd. De motie is hiermee afgehandeld.

Financiën:

Voor het traject tot aan het kaderbesluit is bij de 1^e bestuursrapportage 2016 (RB 16.0066) een voorbereidingskrediet van € 730.000 beschikbaar gesteld voor plankosten en noodzakelijke externe onderzoeken. Dit krediet volstaat voor de planvorming tot aan het kaderbesluit.

Inspraak/participatie:

Intensief participatietraject

In de afgelopen maanden tijdens het onderzoekstraject voor de beantwoording van de vragen uit de motie en het bepalen van het voorkeurstracé voor het HOV Leiden-Katwijk-Noordwijk heeft de gemeente een uitgebreid participatietraject in gang gezet. De gevolgde werkwijze is conform het Plan van Aanpak publieksparticipatie van de gemeente Leiden. We zijn gestart met een brede inventarisatie van stakeholders en hebben per doelgroep maatwerk toegepast op basis van de participatieladder. Hieronder zijn de uitkomsten van het participatietraject samengevat.

Overleg met het LUMC over de Terweelocatie

Het LUMC is eigenaar van de Terweelocatie. In 2015 hebben gemeente Leiden en LUMC gezamenlijk een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden voor realisatie van een busstation op de Terweelocatie. Conclusie van deze verkenning is dat een busstation daar inpasbaar en bereikbaar is. Het LUMC is onder voorwaarden bereid om de inpassing van een busstation op de Terweelocatie te faciliteren en de grond te verkopen¹².

¹² Partijen hebben de afspraken hierover vastgelegd in een overeenkomst. De gemeenteraadscommissie Leefbaarheid en bereikbaarheid is hierover op 26 oktober 2015 per brief geïnformeerd (zaaknummer Z/15/224534).

Overleg over het voorkeustracé met de Stuurgroep HOV-LKN¹³ en Provincie Zuid-Holland
De gemeenten Leiden en Oegstgeest, het LUMC en de Universiteit Leiden vormen binnen de Stuurgroep HOV-LKN samen de 'Leidse partijen'. Gemeente Leiden heeft deze partijen betrokken bij het onderzoek naar het voorkeustracé voor het HOV Leiden-Katwijk-Noordwijk. De Leidse partijen onderschrijven dit voorkeustracé, als gezamenlijk voorstel aan de Provincie.

Met de Provincie Zuid-Holland is veel discussie gevoerd over dit voorkeustracé. Gemeente Leiden heeft provincie Zuid-Holland 'aan de voorkant' nauw betrokken bij de tracéafweging door overleg en werksessies. Daarbij benadrukt de gemeente Leiden steeds het belang van een integrale afweging vanuit bereikbaarheid, openbaar vervoer en regionaal economische ontwikkeling. Provincie Zuid-Holland laat zich adviseren door de stuurgroep HOV Leiden-Katwijk-Noordwijk. De stuurgroep kijkt vooral naar de R-netwaardigheid van de verschillende tracédelen. Voor de beoordeling van de R-net waardigheid wordt door PZH veel waarde gehecht aan de reistijd van de verbinding met Katwijk. Daarbij wordt vooral een probleem gezien in een mogelijk langere reistijd ten gevolge van de verplaatsing van het busstation. De verplaatsing maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van het stationsgebied die bijdraagt aan de economische ontwikkeling van economische as van Leiden. Deze sluit uitstekend aan op de ruimtelijk-economische beleidsdoelstelling van de provincie.

In de afweging proberen we deze factoren, economische ontwikkeling en goed OV die nauw met elkaar samenhangen, zo goed als mogelijk van elkaar te scheiden. De locatie van het busstation kan namelijk volgens Gemeente Leiden geen factor zijn bij het beoordelen van de R-netwaardigheid van het tracé.

Overleg met bewoners en belanghebbenden over de verplaatsing van het busstation

Voor de bewoners aan de BIO SCIENCE PARK -zijde van de stad zijn zowel de locatie en bereikbaarheid van het busstation als de impact op de directe omgeving onderwerp van gesprek. Vanuit de bewoners is een werkgroep geformeerd die representatief is voor de buurt; deelnemers komen uit de wijkverenigingen Houtkwartier, de verenigingen Vogelwijk en Raadsherenbuurt, VVE De Horsten, VVE De Kijker. Voor reizigersvereniging ROVER is de kwaliteit van het openbaar vervoer van belang; deze hangt samen met de locatie van het busstation en van de busroutes. Daarom zijn deze partijen op de hoogte gehouden en waar mogelijk betrokken bij alle onderzoeken en afwegingen.

Op ambtelijk niveau heeft in de periode juli t/m november 2016 vier keer met de bewonerswerkgroep¹⁴ overleg plaatsgevonden, waarin de tussenresultaten van deze onderzoeken zijn besproken. Dit overleg heeft tot een aantal aanpassingen in de opzet en uitkomsten van de onderzoeken geleid, met name:

- Uitbreiding van het aantal locatievarianten, van twee naar vier. Daarbij wordt opgemerkt dat vanuit de werkgroep het verzoek is gekomen om in totaal twaalf locaties, verdeeld over twee scenario's, in de afweging mee te nemen. Dit verzoek is beperkt gehonoreerd; daarbij is beargumenteerd waarom bepaalde locaties direct zijn afgevallen.
- De uitbreiding van het aantal beoordelingscriteria voor de locaties: In de brief aan de gemeenteraad van 21 juni 2016 is het beoordelingskader uitgewerkt tot concrete criteria. Op verzoek van de werkgroep zijn extra criteria toegevoegd in de locatiebeoordeling.

¹³ in de stuurgroep HOV-Leiden Katwijk Noordwijk zijn de provincie Zuid-Holland, LUMC, Universiteit van Leiden, Holland Rijnland, de gemeenten Oegstgeest, Katwijk, Noordwijk en Leiden vertegenwoordigd.

¹⁴ Reizigersvereniging Rover is bij deze overleggen aanwezig geweest, als adviseur van de bewoners.

- Bij de beoordeling van de varianten voor zowel de locatie van het busstation als de aanrijdroute voor HOV Leiden-Katwijk-Noordwijk is op advies van de bewoners uitgegaan van inpassing in de huidige situatie, zonder optimalisatie en inpassingsmaatregelen. In de tekst is wel aangegeven dat dergelijke maatregelen nodig zijn, met daarbij een inschatting van de haalbaarheid ervan.

Met OV-reizigersvereniging Rover is daarnaast drie keer apart overleg gevoerd, specifiek over de kwaliteit van het openbaar vervoersysteem, het busstation en de HOV-routes. Bewoners en Rover hebben ook verschillende één op één afspraken met de betrokken wethouders gehad.

Ondanks dit intensieve overleg kunnen de bewoners en Rover niet instemmen met de afwegingen en voorstellen uit dit raadsvoorstel. Zij geven aan:

- Een aantal criteria te missen waardoor zij het niet verantwoord vinden om nu een voorkeur uit te spreken. Het gaat dan vooral om informatie over de mogelijkheden om bereikbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit te waarborgen en de effecten op milieuaspecten als geluid, trilling en fijnstof in beeld te brengen. De argumenten dat deze aspecten in de volgende fase van het Leidse planproces, bij de voorbereiding van het kaderbesluit, aan de orde komen zijn door de werkgroep niet geaccepteerd.
- Het niet eens te zijn met de inhoudelijke beoordeling van de varianten, ook niet na toelichting in de rapportages en besprekingen tijdens de bijeenkomsten. Ze geven aan dat zij de tabellen anders zouden inkleuren.
- Onvoldoende inzicht te hebben in de 'weging' van de verschillende beoordelingsaspecten in het overall-oordeel.
- Dat bij de beoordeling van de verschillende alternatieven te veel is vastgehouden aan de bestaande kaders en besluiten van de gemeenteraad, met name over de ontwikkeling van het stationsgebied en omgeving en de verkeerscirculatie in de binnenstad, zoals uitgewerkt in de Mobiliteitsnota Leiden. Zij vinden dat de gemeente onvoldoende rekening heeft gehouden met de ontwikkeling van goed openbaar vervoer voor de stad en een veilige afwikkeling van alle verkeersstromen.

De bewonerswerkgroep uit bezwaren tegen het verplaatsen van het busstation naar de Terweelocatie. Deze bezwaren hebben betrekking op zowel het gevolgde proces als op de locatiekeuze. Bewoners hebben aangegeven dat zij bij de besluitvorming over het kaderbesluit STEO uit 2012, waar het verplaatsen van het busstation onderdeel van is, niet zijn geïnformeerd of gehoord. Zij voelden zich 'overvallen' door dit besluit. Dit kaderbesluit is openbaar en in de jaren 2010-2012, maar ook daarna is hierover gecommuniceerd met bewoners. Het vertrouwen van deze bewoners in de gemeente is desalniettemin geschaad. Daarnaast hebben de bewoners ernstige bedenkingen bij de mogelijkheden om een busstation op de Terweelocatie in te passen. Deze bedenkingen hebben vooral betrekking op de fysieke ruimte op de Terweelocatie, de aantasting van het groene karakter van deze locatie en van de wijk, de mogelijkheden om de bereikbaarheid van de wijk te waarborgen en aanrijdroutes van de bussen op een verkeersveilige manier vorm te geven, ook vanwege het grote aantal fietsers richting het Centraal Station en richting de scholen. Bewoners van de Rijnsburgerweg geven aan dat zij milieuhinder verwachten.

De bewonerswerkgroep vraagt om eerst een visie uit te werken op de totale bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk en voor het stationsgebied, inclusief een visie op het

toekomstige openbaar vervoersysteem is stellen de ontwikkeling van het stationsgebied, zoals nu in gang is gezet binnen het STEO-project, op onderdelen ter discussie.

Overleg met overige stakeholders: informeren over de beantwoording van de motie

Om alle stakeholders gedurende het onderzoekstraject te informeren zijn verschillende activiteiten uitgevoerd. Het betreft vooral één op één overleggen en presentaties. In september is een brede, gebiedsgerichte informatieavond georganiseerd, waarbij bezoekers informatie konden krijgen over alle projecten rond het stationsgebied. Deze avond was zeer goed bezocht.

Op 13 oktober heeft Rients Dijkstra, stedenbouwkundige en supervisor van het stationsgebied, een openbare presentatie gegeven over STEO aan de commissie stedelijke ontwikkeling. Deze avond was ook goed bezocht door bewoners.

Conclusie en vervolg

Conclusie is dat het -ondanks intensief overleg- niet is gelukt om met alle stakeholders op één lijn te komen. Deels is dat te verklaren doordat de afwegingskaders van de stakeholders (wat is het meest wenselijk voor de buurt?) anders zijn dan die van de gemeente (wat is het beste voor de stad?).

Daarnaast geldt dat sommige stakeholders nu al gedetailleerde informatie willen hebben over geluid, trillingen, uitstoot, precieze verkeerskundige oplossingen bij de Posthofrotonde, ruimtelijke inpassing en voor de grote stroom fietsers op de Rijnsburgerweg. De gemeente heeft aangegeven dat dit soort zaken pas worden uitgewerkt als onderdeel van het kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde. Ondanks dat de tot nu toe uitgevoerde verkenningen en onderzoeken de verwachting in zich hebben dat deze vraagstukken oplosbaar zijn, moet dit ook echt blijken bij het kaderbesluit.

Het college stelt daarom voor bij het kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde een overzicht te geven van de voor- en nadelen van de verplaatsing van de locatie van halteren van bussen en daarvoor noodzakelijke wijzigingen in aan- en afrijden van de bussen. De effecten worden in beeld gebracht de Rijnsburgerweg-Wassenaarseweg e.o., de Sylviusweg-Einsteinweg, het Schuttersveld en de Stationsweg-Steenstraat.

Daarom zal ook bij het nader uitwerken van het kaderbesluit zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met de inbreng, wensen en zorgen van omwonenden en andere belanghebbenden. Er zal wederom zorgvuldig participatietraject worden vormgegeven conform de gemeentelijke richtlijnen.

Evaluatie: De gevraagde besluiten betreffen niet het vaststellen van beleid, maar het maken van richtinggevend keuzes voor verdere uitwerking. Evaluatie is daarom niet van toepassing.

Bijgevoegde informatie: Als bijlagen bij dit raadsbesluit zijn opgenomen:

1. Motie over scenario's voor de toekomstige locatie van het busstation Leiden Centraal d.d. 21 april 2016 (motie VOD, Holla/PvdA)
2. Brief over de aanpak van de motie dd. 21 juni 2016
3. Ruimtelijk economisch perspectief voor Leiden
4. Onderzoek Mobycon naar ontwikkelingen in het openbaar vervoer
5. Onderzoek Mobycon naar mogelijke locaties voor het busstation
6. Onderzoek Cobra adviseurs naar verplantbaarheid van bomen

7. Onderzoek naar Flora en Fauna op de Terweelocatie
8. Onderzoek Goudappel Coffeng naar routevarianten
9. Onderzoek Leiden ten behoeve van afweging locaties
10. Vertrouwelijke financiële bijlage "globaal financieel inzicht in de verplaatsing of handhaving van het centraal busstation
11. Groeiverwachting busvervoer Leiden CS 2040
12. Notitie Busstation Zeezijde, benodigd aantal halten. Goudappel Coffeng 8 juni 2015

RAADSBESLUIT:

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien de motie (motie VOD, Holla/PvdA), die de raad op 26 april 2016 heeft aangenomen over het onderzoeken van scenario's voor de nieuwe locatie van het busstation en in aanmerking nemende de door Mobycon, Goudappel Coffeng en de ambtelijke organisatie uitgevoerde onderzoeken,

BESLUIT

- 1 Bij verdere planvorming voor het busstation uit te gaan van het in 2012 genomen raadsbesluit om de Terweelocatie als vestigingslocatie voor het busstation aan te wijzen.
- 2 In aansluiting op deze locatie bij verdere planvorming voor de R-netverbinding tussen Leiden Centraal Station en Knoop Leiden-West uit te gaan van de route over de Rijnsburgerweg – Wassenaarseweg – Sylviusweg – Plesmanlaan als tracé voor deze HOV-verbinding en de R-netwaardigheid van dit tracé bij het kaderbesluit verder te onderbouwen.
- 3 Het college te verzoeken om een kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde uit te werken voor de locatie en de route en bij die uitwerking de volgende randvoorwaarden in acht te nemen:
 - a. Het moet gaan om een integrale uitwerking voor het gebied, met in ieder geval een inrichtingsplan voor Bargelaan en een verkeerscirculatieplan voor het Houtkwartier en daar waar nodig ook een voorstel voor gevel tot gevel herinrichting langs de route.
 - b. De HOV-waardigheid van de route moet worden aangetoond, waarbij ook aandacht besteed wordt aan het behouden en/of verbeteren van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, milieuwaarden, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.
 - c. Alle effecten van het verplaatsen van het busstation en de nieuwe route voor het HOV naar Katwijk moeten worden afgezet tegen de O-variant waarbij de huidige situatie gehandhaafd blijft, zodat de raad deze effecten kan meewegen bij het uiteindelijke besluit.
 - d. Stakeholders worden op een juiste wijze betrokken bij de planvorming, conform de door de raad vastgestelde uitgangspunten voor participatie.
- 4 Dat de motie over scenario's voor de toekomstige locatie van het busstation Leiden Centraal d.d. 26 april 2016 (motie VOD, Holla/PvdA) hiermee is afgehandeld.

Gedaan in de openbare raadsvergadering van,

de Griffier,

de Voorzitter,

TECHNISCHE INFORMATIE

Opsteller: Philippine van der Schuyt
Organisatieonderdeel: Project- en programmamanagement
Telefoon: 071-5167053
E-mail: p.van.der.schuyt@leiden.nl

Portefeuillehouder:
Paul Laudy

Collegevoorstel			
Onderwerp	Moties scenario's voor toekomstige locatie van het busstation Leiden-Centraal		
		<i>In te vullen door Bureau Secretaris</i>	
Portefeuille:	Bereikbaarheid, Economie, Binnenstad en Cultuur		
Programma:	Bereikbaarheid		
RVT:	RTV Project- en programmamanagement	Datum vergadering	
Naam opsteller:	Philippine van der Schuyt	B en W-nummer	
Telefoonnummer	071-5167053		
Versie stuk:	1.1.		
Publieksparticipatie			
<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nee		<input type="checkbox"/> Raadpleaen <input type="checkbox"/> Adviseren <input type="checkbox"/> Coproductie	
Openbaarheid			
<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar <input type="checkbox"/> Uitgesteld openbaar tot: <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk, omdat:		Clusterdirecteur	RVT manager
		Concerncontroller <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee	Clustercontroller Servicepunt71 <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
Bevoegd gezag		Portefeuillehouder	
<input type="checkbox"/> Gemeenteraad <input type="checkbox"/> Collegae <input type="checkbox"/> Mandaat portefeuillehouder		<input type="checkbox"/> A-hamerstuk <input type="checkbox"/> B-bespreekstuk	

Besluiten:

1. De door Mobycon, Goudappel Coffeng en de ambtelijke organisatie uitgevoerde onderzoeken en het concept-raadsbesluit over de motie scenario's voor toekomstige locatie van het busstation Leiden-Centraal vast te stellen.
2. In te stemmen met het concept-raadsbesluit en met name met de besluittekst:
 - De raad
 1. Bij verdere planvorming voor het busstation uit te gaan van het in 2012 genomen raadsbesluit om de Terweelocatie als vestigingslocatie voor het busstation aan te wijzen.

2. In aansluiting op deze locatie bij verdere planvorming voor de R-netverbinding tussen Leiden Centraal Station en Knoop Leiden-West uit te gaan van de route over de Rijnsburgerweg – Wassenaarseweg – Sylviusweg – Plesmanlaan als tracé voor deze HOV-verbinding en de R-netwaardigheid van dit tracé bij het kaderbesluit verder te onderbouwen.
3. Het college te verzoeken om een kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied BIO SCIENCE PARK -zijde uit te werken voor de locatie en de route en bij die uitwerking de volgende randvoorwaarden in acht te nemen:
 - a. Het moet gaan om een integrale uitwerking voor het gebied, met in ieder geval een inrichtingsplan voor Bargelaan en een verkeerscirculatieplan voor het Houtkwartier en daar waar nodig ook een voorstel voor gevel tot gevel herinrichting langs de route.
 - b. De HOV-waardigheid van de route moet worden aangetoond waarbij ook aandacht besteed wordt aan het behouden en/of verbeteren van de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, milieuaarden, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.
 - c. Alle effecten van het verplaatsen van het busstation en de nieuwe route voor het HOV naar Katwijk moeten worden afgezet tegen de O-variant waarbij de huidige situatie gehandhaafd blijft, zodat de raad deze effecten kan meewegen bij het uiteindelijke besluit.
 - d. Stakeholders worden op een juiste wijze betrokken bij de planvorming, conform de door de raad vastgestelde uitgangspunten voor participatie.
4. Dat de motie over scenario's voor de toekomstige locatie van het busstation Leiden Centraal d.d. 26 april 2016 (motie VOD, Holla/PvdA) hiermee is afgehandeld.
3. Het concept-raadsbesluit vrij te geven om eerst te bespreken met de belangrijkste stakeholders, zodat hun opmerkingen kunnen worden verwerkt, alvorens een definitief besluit ter besluitvorming aan de gemeenteraad aan te bieden.
4. De gemeenteraad per brief te informeren over de verdere procedure voor de afhandeling van de motie VOD Scenario's voor toekomstige locatie van het busstation Leiden-Centraal
5. Bijlage 10: financiële bijlage "globaal financieel inzicht in de verplaatsing of handhaving van het centraal busstation" vertrouwelijk te behandelen en de vertrouwelijke bijlage ter inzage te leggen bij de griffie.

Perssamenvatting:

De gemeenteraad heeft in 2012, met het vaststellen van het kaderbesluit voor het project Stationsgebied en omgeving, het Masterplan voor het stationsgebied en vastgesteld. De ambities achter dit Masterplan zijn vooral gericht op het verbinden van de historische binnenstad met het stationsgebied en het Bio Science Park, het verbeteren van de bereikbaarheid en de ontvlechting van verkeersstromen en de realisatie van een volwaardige 'entree van de stad' rond Leiden Centraal Station. Uitgangspunt van het Masterplan en beslispunt in het kaderbesluit was verplaatsing van het busstation naar het TerweePark.

Op 21 april 2016 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin zij verzoekt "meerdere scenario's op hoofdlijnen voor nieuwbouw voor het busstation te ontwikkelen om te

kunnen komen tot een integrale beoordeling van de verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële consequenties". Een aanleiding voor de motie van 21 april 2016 was de vraag of er zich veranderingen in de omstandigheden hebben voorgedaan, die aanleiding zijn om het besluit van 2012, om het busstation te verplaatsen naar de Terweelocatie, te heroverwegen.

Het college van burgemeester en wethouders heeft een groot aantal mogelijke locaties in beschouwing genomen en onderzocht op haalbaarheid en geschiktheid als plaats voor het busstation. Tevens is, in overleg met de Leidse partijen, een afweging gemaakt van de mogelijke routes voor de nieuwe R-net verbinding tussen Leiden Centraal Station en Katwijk – Noordwijk. De uitkomsten van deze studies geven aan dat:

- Er geen sprake is van zodanig gewijzigde omstandigheden of veranderingen van inzichten, dat er aanleiding is voor heroverweging van het besluit van 2012, over de locatie van het busstation.
- Het voorkeurstracé voor de R-netverbinding richting Katwijk – Noordwijk tussen Leiden Centraal Station en Knoop Leiden-West loopt vanaf de Terweelocatie via de Rijnsburgerweg – Wassenaarseweg – Sylviusweg – Plesmanlaan.

Het college van burgemeester en wethouders stelt nu eerst het concept-raadsbesluit vast en geeft dit besluit vrij om te bespreken met de belangrijkste stakeholders en opmerkingen te verwerken. Na deze consultatieronde wordt het raadsbesluit in definitieve vorm ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

Ambtelijk memo

Onderwerp: Moties scenario's voor toekomstige locatie van het busstation Leiden-Centraal

B en W-nummer:

Versie: 1.1.

Bijlagen

1. Motie over scenario's voor de toekomstige locatie van het busstation Leiden Centraal d.d. 21 april 2016 (motie VOD, Holla/PvdA)
2. Brief over aanpak beantwoording van de motie dd. 21 juni 2016
3. Ruimtelijk economisch perspectief voor Leiden
4. Onderzoek Mobycon naar ontwikkelingen in het openbaar vervoer
5. Onderzoek Mobycon naar mogelijke locaties voor het busstation
6. Onderzoek Cobra adviseurs naar verplantbaarheid van bomen
7. Onderzoek naar Flora en Fauna op de Terweelocatie
8. Onderzoek Goudappel Coffeng naar routevarianten
9. Onderzoek Leiden ten behoeve van afweging locaties
10. Vertrouwelijke financiële bijlage "globaal financieel inzicht in de verplaatsing of handhaving van het centraal busstation"
11. Groeiverwachting busvervoer Leiden CS 2040
12. Notitie Busstation Zeezijde, benodigd aantal halten. Goudappel Coffeng 8 juni 2015
13. Concept-brief aan de gemeenteraad: Procedure afhandeling motie VOD Scenario's voor toekomstige locatie van het busstation Leiden-Centraal

Openbaar

Vertrouwelijk, omdat:

Doel

De gemeenteraad heeft op 21 april 2016 een motie aangenomen betreffende het busstation van Leiden Centraal. In deze motie is gevraagd om 'meerdere scenario's op hoofdlijnen voor nieuwbouw voor het busstation te ontwikkelen om te kunnen komen tot een integrale beoordeling van de verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële consequenties'. Doel van dit raadsbesluit is, om op basis van de uitgevoerde onderzoeken, de raad inzicht te bieden in de uitgewerkte scenario's voor locatie en route en te vragen om te besluiten om bij verdere planvorming uit te gaan van de Terweelocatie, als vestigingslocatie voor het busstation (conform het raadsbesluit van 2012) en van de route over de Rijnsburgerweg – Wassenaarseweg – Sylviusweg – Plesmanlaan voor de R-netverbinding tussen Leiden Centraal Station en Knoop Leiden-West en verder richting Katwijk en Noordwijk. Er is geen sprake van zodanig gewijzigde omstandigheden of voortschrijdende inzichten dat het raadsbesluit uit 2012 moet worden heroverwogen; de motie van 21 april 2016 kan hiermee worden afgehandeld. De raad wordt gevraagd om het college van burgemeester en wethouders opdracht te geven om voor het busstation en de voorkeursroute een kaderbesluit ontwikkeling stationsgebied Bio Science Park -zijde uit te werken.

Gezien de belangen en standpunten van bewoners, belangenorganisaties en betrokken overheden stelt het college van burgemeester en wethouders nu eerst het concept-raadsbesluit vast en geeft dit besluit vrij om te bespreken met de belangrijkste stakeholders. Opmerkingen kunnen worden verwerkt in het raadsbesluit. Na de consultatieronde wordt het raadsvoorstel definitief gemaakt en ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

De gemeenteraad zal hierover per brief worden geïnformeerd. De concept-brief is als bijlage 13 opgenomen in dit collegevoorstel

Bestaand kader

De volgende documenten dienen als uitgangspunt voor de projectuitvoering:

1. Uitvoeringsbesluit OBIO SCIENCE PARK (RV 13.0096), Raad 10 oktober 2013
2. Masterplan Leiden Bio Science Park – Gorlaeus, concept September 2015
3. LUMC strategisch plan 2014-2018 'Merkbare meerwaarde'
4. Bestuurlijk besluit Provincie Zuid Holland en Gemeente Leiden omtrent R-net route, mei 2013
5. De bestuursovereenkomst HOV-NET Zuid-Holland Noord van gemeente Leiden en provincie Zuid-Holland . Afspraken over de aanleg van een HOV corridors van Leiden CS naar Katwijk-Noordwijk en van Leiden CS naar Leiden Lammenschans via de Hooigracht-Langegracht.
6. Bestuurlijke opdracht LUMC- Gemeente Leiden 9 maart 2015.
7. Realisatieovereenkomst HOV-Corridor Leiden Centraal – Katwijk – Noordwijk: provincie Zuid-Holland – gemeente Leiden, (in ontwikkeling)
8. Programmaopzet HOV Leiden: Aanleg HOV-NET Zuid-Holland Noord in Leiden, september 2014 (RV 14.0104) Raad 11 november 2014
9. Besluit LUMC en gemeente Leiden aangaande resultaten verkennend onderzoek, 27 oktober 2015. Bijbehorend: brief aan de gemeenteraadscommissie Leefbaarheid en bereikbaarheid over de resultaten verkenning haalbaarheid busterminal op de Terweelocatie, 27 oktober 2015.

Ten aanzien van de ontwikkeling van de stationsomgeving zijn tot nu toe de volgende besluiten genomen:

9. het besluit tot ontwikkeling van het Stationsgebied Leiden Centraal (B&W 09.0734, 30 juni 2009);
10. Programma Binnenstad Stedenbouwkundige visie Stationsgebied Leiden Centraal, (B&W 09 februari 2010)
11. de Nota van Uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Stationsgebied (RV 10.0129, 10 februari 2011);
12. het kaderbesluit herontwikkeling Rijnsburgerblok (RV 11.0036, 13 oktober 2011);
13. Vaststelling 1e partiële herziening bestemmingsplan Stationsgebied Stadszijde deel 1, (RV 12.0014) Raad 05 april 2012
14. Kaderbesluit herontwikkeling Stationsgebied Leiden Centraal (STEO) (RV 12.0063, Raad 11 oktober 2012) met daarbij het Stedenbouwkundig plan Stationsgebied, Maxwan, 15-10-2012
15. het Uitvoeringsbesluit Rijnsburgerblok (RV 13.0114, 13 februari 2014).

Daarnaast gelden onderstaande besluiten als provinciaal en regionaal kader:

- Bestuursovereenkomst Hoogwaardig OV Randstad
- Bestuursovereenkomst provincie Zuid-Holland – gemeente Leiden vanwege het HOV-NET Zuid-Holland Noord
- Bestuursovereenkomst tot beëindiging van de Bestuursovereenkomst en aanvullende overeenkomsten met betrekking tot de RijnGouwelijn Oost
- Uitvoeringsprogramma OV van Holland Rijnland
- OV-concessie Zuid-Holland Noord naar Arriva

Overwegingen Ambities: economische as, knooppuntontwikkeling Stationsgebied en HOV-corridors

De verplaatsing van het busstation naar de Terweelocatie moet worden gezien in de context van onderstaande ambities en ontwikkelingen:

- De ontwikkeling van de economische as, die Leiden Bio Science Park verbindt met het stationsgebied en de historische binnenstad.
- De herontwikkeling van het stationsgebied Leiden Centraal, als OV-knooppunt en entree voor de binnenstad en het Bio Science Park.
- De ontwikkeling van het openbaar vervoer op basis van vijf HOV-corridors, die alle woonlocaties en economische zwaartepunten ontsluiten. De R-netlijn van Leiden Centraal Station naar Katwijk/Noordwijk is één van deze corridors.
- Het uitgangspunt dat de komende decennia de groei van het aantal bussen ten opzichte van nu maximaal 25% zal bedragen.
- Een groei van het aantal treinreiziger op Leiden CS en een veranderende functie van het busstation, omdat dit steeds meer een doorgaande halte in plaats van een eindhalte wordt.

De Terweelocatie is de meest kansrijke vestigingslocatie voor het busstation

Bij de beoordeling van de mogelijke locaties zijn verschillende selecties gemaakt. In eerste instantie zijn zestien mogelijke locaties voor het busstation geïnterpreteerd. Daarvan vielen direct zeven locaties af omdat deze bestuurlijk of praktisch onhaalbaar zijn. De overgebleven negen locaties zijn getoetst aan een beleidsmatig afwegingskader. De gemeente heeft deze toets verfijnd en uiteindelijk bleven er twee locaties over. In overleg met en op verzoek van bewoners zijn hier nog twee locaties aan toegevoegd. Deze vier locaties zijn beoordeeld op criteria over:

- Verkeer: infrastructuur, verkeersveiligheid en fiets
- Openbaar vervoer
- Verblijfsklimaat en stedelijke ontwikkeling
- Specifieke aspecten: behoud bomen op de Terweelocatie en de locatie van de Kiss&Ride/taxiplatform
- Financiën, zowel te aanzien van de gebiedsontwikkeling, de ov-exploitatie en de ontwikkelkosten voor het busstation

De conclusie van de totale afweging is dat de Terweelocatie de meest gunstige locatie voor het busstation is.

De route via de Rijnsburgerweg en de Sylviusweg is het voorkeurstracé voor de R-netverbinding tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk

Als het busstation wordt verplaatst naar de Terweelocatie dan is het noodzakelijk om voor de HOV-verbinding tussen Leiden en Katwijk een nieuw tracé te bepalen. Het, in 2012 aangegeven, tracé over het Bontiuspad – voorterrein van het LUMC is niet haalbaar gebleken. De 'Leidse partijen' hebben in eerste instantie vijf tracés in beschouwing genomen en drie tracés afgewogen. Daarbij is gekeken naar strategische, tactische en operationele criteria.

De conclusie is dat het tracé over de Rijnsburgerweg – Wassenaarseweg – Sylviusweg – Plesmanlaan de voorkeur heeft. Belangrijkste argumenten daarbij zijn dat dit tracé een verbinding tussen de belangrijkste economische zwaartepunten oplevert, met een halte centraal op het Bio Science Park. Bovendien is deze route toekomstvast en aanpasbaar aan ontwikkelingen binnen het OV-systeem. Wel is hier een maatregelenpakket nodig om de doorstroming voor alle verkeer, HOV-waardigheid van de route (met name op het gedeelte Rijnsburgerweg – Posthofrotonde – Wassenaarseweg) en de verkeersveiligheid van met name de fietsers te verbeteren. Ook de ruimtelijke inpassing is een belangrijk aandachtspunt.

Vervolg: uitwerken inpassing busstation en route

Het vervolg op het afhandelen van de motie is het uitwerken van een plan voor het stationsgebied Bio Science Park -zijde, de inpassing van het busstation op de Terweelocatie en de route voor het HOV via de Sylviusweg. Deze uitwerking moet integraal zijn, met een goede inventarisatie van de benodigde ruimte voor het busstation, een inrichtingsplan voor het hele gebied rond de Terweelocatie/Stationsplein/Bargelaan, een verkeerscirculatieplan voor een breder gebied rond het Houtkwartier en een voorstel voor gevel-tot-gevelinrichting langs de route.

De HOV-waardigheid van de route moet worden aangetoond, met specifieke aandacht voor verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, milieuwaarden, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

In het kaderbesluit worden resultaten van de studies afgezet tegen de '0-variant' (het busstation in de huidige vorm op de huidige plek), waarbij de voor- en nadelen zichtbaar gemaakt voor de Rijnsburgerweg-Wassenaarseweg e.o, de Sylviusweg-Einsteinweg, het Schuttersveld en de Stationsweg-Steenstraat. Op deze manier kan de raad een afgewogen keuze maken.

Alle relevante stakeholder moeten op de juiste wijze worden betrokken bij de planvorming. De resultaten van de uitwerking worden aan de gemeenteraad aangeboden in een kaderbesluit.

Afstemming De uitgevoerde onderzoeken en analyses zijn binnen de gemeentelijke organisatie afgestemd met alle relevante afdelingen. Over de voorkeursroute heeft intensief overleg plaatsgevonden met de Leidse partijen: LUMC, Universiteit van Leiden en gemeente Oegstgeest. Met provincie Zuid-Holland heeft overleg plaatsgevonden over de routeafweging en de HOV-waardigheid van de routes. Bovendien hebben provincie Zuid-Holland en gemeente Leiden gezamenlijk opdracht gegeven voor de onderzoeken van Mobycon, over de prognose van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer en de afweging van de verschillende locaties voor het busstation.

Financiële, personele en organisatorische consequenties

Voor het traject tot aan het kaderbesluit is bij de 1^e bestuursrapportage 2016 (RB 16.0066) een voorbereidingskrediet van € 730.000 beschikbaar gesteld voor plankosten en noodzakelijke externe onderzoeken.

Dit besluit heeft geen specifieke personele en organisatorische consequenties.

Juridische consequenties

Dit besluit heeft geen specifieke juridische consequenties.

Communicatie/Publieksparticipatie

Tijdens het onderzoekstraject voor de beantwoording van de vragen uit de motie en het bepalen van het voorkeurstracé voor het HOV-Leiden-Katwijk-Noordwijk heeft de gemeente een intensief participatietraject doorlopen. Belangrijkste activiteiten waren:

- Verkenning met het LUMC van de mogelijkheden om op de Terweelocatie een busstation te realiseren.
- Overleg met de Leidse partijen over de afweging van de tracévarianten en over de afweging van de locaties van het busstation.
- Overleg met Provincie Zuid-Holland en de Stuurgroep HOV-LKN over de HOV-waardigheid van het voorkeurstracé.
- Overleg met bewoners en belanghebbenden, waaronder Rover, over de verplaatsing van het busstation, de HOV-route en impact op de directe omgeving.
- Een brede informatieavond voor alle belangstellenden.

Conclusie is dat het -ondanks intensief overleg- niet is gelukt om met alle stakeholders op één lijn te komen. Deels is dat te verklaren doordat de afwegingskaders van de stakeholders (wat is het meest wenselijk voor de buurt?) anders zijn dan die van de gemeente (wat is het beste voor de stad?).

Ook bij het nader uitwerken van het kaderbesluit zal zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met de inbreng, wensen en zorgen van omwonenden en andere belanghebbenden. Er zal wederom zorgvuldig participatietraject worden vormgegeven conform de gemeentelijke richtlijnen

Medezeggenschap

Medezeggenschap is bij dit besluit niet aan de orde

Evaluatie

Evaluatie van dit besluit is niet aan de orde.