

<b>Onderwerp</b>	<b>Brief aan gemeenteraad n.a.v. Motie toekomstige locatie busstation Leiden Centraal</b>
------------------	---

**Besluiten:**

1. De gemeenteraad te informeren over de invulling van de motie van PvdA, SP, PvdD en CDA over de toekomstige locatie van het busstation Leiden Centraal, middels onderliggende brief en bijlagen.

**Perssamenvatting:**

Op 21 april 2016 heeft de gemeenteraad een motie (van PvdA, SP, PvdD en CDA) aangenomen betreffende de locatie van het busstation Leiden Centraal. In de motie wordt het college verzocht om een gedegen, integrale afweging te maken voor de toekomstige locatie van het busstation Leiden Centraal. Middels deze brief geeft het college aan hoe invulling wordt gegeven aan de motie. De brief aan de gemeenteraad gaat in op de vertrekpunten die gehanteerd worden, de ruimtelijk-economische ontwikkeling, het resultaat, de aanpak en de vervolgstappen.

# Burgemeester en Wethouders

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Gemeente Leiden  
Bezoekadres Stadhuis  
Stadhuisplein 1  
Postadres Postbus 9100  
2300 PC Leiden  
Telefoon 14071  
E-Mail [b.van.der.kamp@leiden.nl](mailto:b.van.der.kamp@leiden.nl)  
Website [www.leiden.nl/gemeente](http://www.leiden.nl/gemeente)

Datum 21 juni 2016  
Ons kenmerk Z/16/267021/671520  
Onderwerp Motie toekomstige locatie busstation Leiden Centraal

Contactpersoon Han Wieringa  
Telefoonnummer 06 52 42 77 46

Geachte leden van de gemeenteraad,

U heeft op 21 april 2016 een motie aangenomen betreffende het busstation van Leiden Centraal (zie bijlage) en verzoekt het college daarin "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".

In deze brief geeft het college aan hoe invulling wordt gegeven aan uw motie. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op de vertrekpunten die het college hanteert, de ruimtelijk-economische ontwikkeling, het resultaat, de aanpak en de vervolgstappen. Gezien het inhoudelijke werk en het samenwerkingsproces dat we voorzien, is de planning gericht op het beantwoorden van uw motie in november van dit jaar.

## *Vertrekpunten*

De volgende vertrekpunten staan, wat het college betreft, centraal:

1. Het beleidskader wordt gevormd door de volgende vastgestelde documenten:
  - a. Structuurvisie Leiden (december 2011)
  - b. Kaderbesluit herontwikkeling Stationsgebied Leiden Centraal (STEO) (RV 12.0063, raad 11 oktober 2012), waar het Stedenbouwkundig plan Leiden Centraal onderdeel van is. Dit kaderbesluit is opgevolgd door het eerste uitvoeringsbesluit voor het Rijnsburgerblok (RV 13.0114, raad 13 februari 2014).
  - c. Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 (januari 2015)
2. Gezamenlijk besluit LUMC en gemeente Leiden (oktober 2015):  
"Dat gemeente Leiden samen met LUMC en andere belanghebbenden, een planproces start voor de inpassing van een busstation op de Terweelocatie ...".
3. Zorgvuldig proces via omgevingsmanagement gericht op:
  - a. Samenwerking met partners zoals LUMC, Universiteit Leiden, Bio Science Park en provincie Zuid-Holland.
  - b. Informeren en gericht raadplegen van bewoners (-organisaties), belangenorganisaties (zoals Rover en Fietsersbond) en nood- en hulpdiensten.

Het college zal bij de beoordeling van de hoofdvarianten de impact aangeven op de vigerende Structuurvisie en het Kaderbesluit herontwikkeling stationsgebied. De raad kan hier bij de bespreking bij de beantwoording van de motie (een andere) invulling aan geven. Als start van het onderzoek moeten we echter een basis nemen en het college start graag bij de eerder door uw raad genomen besluiten.

#### *Ruimtelijk-economische ontwikkeling*

Leiden ligt als schakelpunt tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. De locatie en ontwikkeling van het busstation is een opgave, die onderdeel uitmaakt van een ontwikkeling gericht op de ambitie van de stad. “De Leidse agglomeratie wil een regio zijn van internationale kennis, historische cultuur, met een prettige en hoogwaardige woonomgeving, die goed bereikbaar is.”

Een van de speerpunten is het versterken van de economische as, die loopt van het Bio Science Park via het Centraal Station naar de historische binnenstad. Met deze economische as blijft Leiden duurzaam economisch aantrekkelijk voor bedrijven, universiteit, bewoners en bezoekers. Leiden gaat er hierbij vanuit dat toekomstige innovatie en economische groei en werkgelegenheid zich zal voordoen in verstedelijkte gebieden, met een hoogwaardige kwaliteit van leven in de buurt van onderzoeks- en kennisinstellingen. Voor een hoogwaardig leefklimaat is een goede bereikbaarheid (met OV, fiets, auto en vliegtuig) cruciaal en is de directe verblijfs- en woonomgeving toegesneden op de voetganger. Een volwaardig aanbod van horeca, detailhandel, cultuur, ontspanning- en sportvoorzieningen, ook in een omgeving van natuur en water, zijn even cruciaal als de bereikbaarheid, om de kenniswerker van nu en de toekomst te binden aan een stedelijk gebied. De werkgelegenheid in het Bio Science Park stijgt de komende jaren verder dankzij de komst en de uitbreiding van bedrijven. Het stationsgebied vormt de schakel tussen BSP en de binnenstad en krijgt een hoogstedelijk milieu. In het stationsgebied is een gemengd programma voorzien. In de plinten van de gebouwen is ruimte voor voorzieningen, leisure en horeca. Deze activiteiten vormen de basis voor de grondexploitatie. Voorwaarde om een hoogstedelijk en levendig milieu te creëren is daarnaast een scheiding van verkeersstromen en veel ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit najaar zal, met de start van de bouw van het Rijnsburgerblok, de eerste nieuwbouw zichtbaar worden in het stationsgebied. De bijgevoegde notitie van de supervisor van het stationsgebied gaat in op de stedenbouwkundige visie, die ten grondslag ligt aan de gewenste ontwikkeling en de afweging, die dat in kader eerder gemaakt is, ten aanzien van de locatie voor een nieuw busstation.

Een uitgangspunt voor een aantrekkelijke, leefbare en bereikbare stad is de uitvoering van de Mobiliteitsnota. Hierin staat een integrale visie, gericht op duurzame mobiliteit, met als bekende onderdelen de Leidse Ring Noord en de RijnlandRoute, het ruimte bieden voor fietsers en voetgangers en het versterken van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) (gericht op de relatie met Zoetermeer, Katwijk en Leiderdorp). De bedoeling is dat het doorgaande autoverkeer niet meer door de binnenstad rijdt en zijn bestemming goed kan bereiken via de ringstructuur. Minder autoverkeer in de stad biedt ruimte voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Zeker in de economische as Bio Science Park – stationsgebied – binnenstad is deze ruimte nodig om de gewenste stedelijke ontwikkeling met hoogwaardige verblijfskwaliteit te realiseren. Dat is goed voor de leefbaarheid, de verbinding tussen stations(gebied) en de binnenstad en van grote economische waarde voor de economische as.

In het licht van het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied volgt dat het verplaatsen van het busstation naar de Scienceparkzijde van het Centraal Station de beste optie is. Dit is daarmee een onderdeel van een brede visie op de ontwikkeling van de stad en de bereikbaarheid ervan. In de bijgevoegde notitie van de projectorganisatie en Maxwan wordt de

ruimtelijk-economische visie, die de basis legt voor de stedenbouwkundige uitwerking, toegelicht. Ook de afweging ten aanzien van de locatie van de busterminal, die in 2010-2011 heeft plaatsgevonden, staat hier beschreven.

Bij de voorbereiding van het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied zijn diverse locaties bij een globale beschouwing afgevalen. In de notitie wordt gestart met de stedenbouwkundige uitgangspunten (inclusief visualisaties), waarbinnen de afweging voor een locatie voor de busterminal heeft plaatsgevonden. De beschikbare argumentatie uit 2011 is opnieuw op papier gezet door de supervisor van het stationsgebied.

#### *Opgave en resultaat*

We geven invulling aan uw motie vanuit bovenstaande visie op de ruimtelijk-economische ontwikkeling en gekozen uitgangspunten. Het kaderbesluit STEO geeft richting aan de gewenste stedelijke ontwikkeling, waarvoor de locatie van het huidige busstation nodig is. In de beschouwing van de locaties voor een nieuw busstation wordt een aantal ontwikkelingen meegenomen, die tot andere inzichten kunnen leiden ten opzichte van 2011. Het betreft onder meer: ontwikkeling van de werkgelegenheid in het Bio Science Park, HOV(-tracé) in plaats van de RijnGouweLijn, ontwikkeling busgebruik (lokaal en regionaal) en toename fietsverplaatsingen (zowel bij voor- en natransport als in het algemeen).

Wij zien, mede o.b.v. de notie van Maxwan, twee te onderzoeken hoofdvarianten voor een nieuwe busterminal, die worden getoetst op de ambities uit de stedenbouwkundige visie.

1. Nieuw busstation op het Stationsplein (in te passen in de plannen voor het stationsgebied)
2. Nieuw busstation aan de Bargelaan/Terweelocatie

Het resultaat van de nadere verkenning zal bestaan uit:

- Uitwerking van twee hoofdvarianten o.b.v. aspecten uit onderstaand beoordelingskader
- Afstemming met relevante omgevingspartijen

#### *Uitwerking en beoordelingskader*

We stellen voor om de varianten voor een nieuwe busterminal integraal in beschouwing te nemen. Dat betekent dat we de varianten onderzoeken op de in de motie genoemde verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële consequenties. Dit biedt, in lijn met afspraken met bestuurlijk betrokken partijen, ruimte voor creatieve uitwerking van subvarianten binnen de twee hoofdvarianten. De subvarianten zullen vooral uitwerkingen betreffen van de verschillende opties voor aan-en wegrijroutes van de bussen richting het busstation bij de twee hoofdvarianten. In onderstaand beoordelingskader staan de aspecten waarop de varianten worden beoordeeld.

**Bijdrage aan de stedelijke ontwikkeling**

- Ruimte voor gebiedsontwikkeling centrumzijde
- Ruimte voor gebiedsontwikkeling Bio Science Park-zijde
- Verbetering verblijfsklimaat stadzijde
- Verbetering verblijfsklimaat Bio Science Park-zijde
- Bereikbaarheid centrumzijde
- Bereikbaarheid BSP-zijde

**Bijdrage aan de verkeersstructuur**

- Passend in wegenstructuur (in lijn met uitvoeringsbesluit mobiliteit)
- Passend in de hoogwaardig openbaar vervoer structuur (HOV en stadsbussen)
- Mate van ontvlechting van verkeersstromen (voetganger, fiets, OV en auto)
- Mogelijkheden voor bushalte (HOV) op Bio Science Park
- Reistijd voor OV
- Voorzieningen voor fietsparkeren
- Verkeersveiligheid

**Kosten en baten (kwalitatief)**

- inzake gebiedsontwikkeling
- inzake exploitatie OV
- ontwikkelkosten OV-terminal

Dit boordelingskader biedt de ruimte om diverse OV-aspecten die samenhangen met de HOV-tracékeuze mee te nemen in de (sub)varianten. Het betreft aspecten zoals bereikbaarheid BSP, reistijd en ontwikkel- en exploitatiekosten.

Na het beschrijven en kwalitatief scoren van de varianten, kan voor beide hoofdvarianten beoordeeld worden in welke mate ze passen of passend te maken zijn, in relatie tot de gewenste ontwikkeling van het stationsgebied.

Bij de te onderzoeken varianten maken we zoveel mogelijk gebruik van bestaande gegevens en rapporten. Indien nodig kan het verkeersmodel worden gebruikt met nieuwe inzichten, bijvoorbeeld ten aanzien van HOV-tracé, inzet van schonere en stillere voertuigen en toename van fietsgebruik.

***Vervolgstappen***

In april heeft een bestuurlijk gesprek plaatsgevonden met de Provincie Zuid-Holland. Daar heeft de stedenbouwkundig supervisor van het stationsgebied een presentatie gegeven over de opgaven van de stad Leiden bij de ontwikkeling van het stationsgebied. We stellen uw raad graag in de gelegenheid om deze presentatie te krijgen en het gesprek te voeren met Riens Dijkstra.

In verkennende gesprekken met de provincie Zuid-Holland, bewoners en LUMC hebben we geconstateerd dat zij actief betrokken willen zijn bij het planproces m.b.t. de busterminal en HOV-routes. Deze samenwerking staat genoemd bij de uitgangspunten en wordt zorgvuldig vormgegeven. Dit verhoogt naar onze inschatting de kansen dat er een breed gedragen aanpak komt voor een integrale bereikbaarheid van de centrale as Bio Science Park – stationsgebied – binnenstad.

Voor het zomerreces is er ambtelijk een vervolgoverleg voorzien met deelnemende partijen. Met hun inbreng aan de hand van deze brief werken we de onderzoeksagenda verder uit. Daarnaast zijn er reguliere gesprekken met omgevingspartijen. Aan de hand van de gesprekken werken we een participatieplan uit, toegespitst op de verschillende doelgroepen.

Waar nodig zullen er voor het zomerreces onderzoeksvragen uitgezet worden, zodat we medio september verder uitwerking kunnen geven aan het beoordelingskader. Daarna volgen aanvullende gesprekken en zullen we waar nodig experts betrekken om te komen tot een advies voor de ontwikkeling van het busstation.

We verwachten dat de geschetste aanpak met de nodige zorgvuldigheid qua proces en benodigde aanvullende onderzoeken voor de doorlooptijd betekent dat we de resultaten in november aan u kunnen sturen.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Leiden,  
de Secretaris, de Burgemeester,

## Bijlage 1.

### Motie Vreemd aan de orde van de dag

Motie: M1

Onderwerp: Scenario's toekomstige locatie busstation Leiden Centraal

De Raad van de gemeente Leiden, in vergadering bijeen op donderdag 21 april 2016,

#### Constateerende dat:

- De raad in 2012 de ambitie heeft vastgesteld de historische binnenstad, stationsgebied en Sciencepark beter met elkaar te willen verbinden;
- De raad in 2012 de ambitie heeft vastgesteld het stationsgebied te zien als een cruciale ontwikkellocatie en entree van de stad waar in de komende jaren veel meer mensen komen te wonen en werken, maar ook kunnen recreëren en of winkelen;
- Deze ontwikkeling past in de huidige opvattingen een gevarieerd aanbod aan functies, wonen, werken en winkels te intensiveren op OV knooppunten en daarmee structureel bij te dragen aan een meer duurzame vorm van stedelijke ontwikkeling en mobiliteit;
- Het streven naar ontvlechting van gemotoriseerde - en langzaam verkeersstromen en daarmee investeren in kwaliteit van de openbare ruimte in de aanlooproutes van het station naar de binnenstad dragen in hoge mate bij aan zowel de ambities in het stationsgebied als de aantrekkelijkheid van ons kernwinkelgebied;
- De focus in de huidige voorstellen van de verplaatsing van het busstation daarmee voornamelijk ligt op de ruimtelijk economische ambities in stationsgebied en binnenstad;
- De toekomstige locatie van het busstation ook gevolgen heeft voor de verkeersstromen rondom het station – zowel aan de voor- als achterkant – en deze tot op heden nog onderbelicht lijken in de verkenningen;
- De verkeerskundige uitdagingen van een busstation in het Terweepark zichtbaar zijn geworden in de presentatie op dinsdag 16 februari j.l. aan de commissies LB, WM en SO;

#### Overwegende dat:

- Het verstandig is de verschillende opties voor nieuwbouw van het busstation nogmaals tegen het licht te houden en daarbij de belangrijkste voor- en nadelen op het gebied van het verkeer en stedenbouwkundige inpassing te benoemen;

#### Verzoekt het college:

- Meerdere scenario's *op hoofdlijnen* voor nieuwbouw van 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;
- 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.

Gijs Holla (PvdA)  
Julian van der Kraats (SP)  
Dick de Vos (PvdD)  
Roeland Storm (CDA)

---

De motie wordt met algemene stemmen aanvaard.

## Bijlage 2.

### **Inleiding**

Deze bijlage hoort bij de brief aan de gemeenteraad van het college van B&W inzake de “motie toekomstige locatie busstation Leiden Centraal”. Er wordt ingegaan op de positie van de stad Leiden en bijbehorende opgaven. Daarna volgt een toelichting op de afweging voor een locatie voor de nieuwe busterminal zoals die gemaakt is bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan in 2011.

Deel A. Leiden als schakel in de Deltametropool

*projectteam STEO en projectteam bereikbaarheid station Leiden CS*

Deel B. Varianten busterminal en voorselectie

*Maxwan architects+urbanists/Rients Dijkstra, supervisor Leiden Stationsgebied*



### **2025: Stationsgebied Leiden**

Kaderbesluit Herontwikkeling Stationsgebied Leiden CS: Het is the place to be in Leiden. Een multifunctioneel gebied dat de monotone zakendistricten uit de 20e eeuw ver achter zich laat. Hier komen wonen, werken, winkelen, recreëren en ondernemen samen: hier staan flexibiliteit



en Het Nieuwe Werken centraal in een duurzame woon- werk- en winkelomgeving. Met de allure van Bruxelles, Paris. Boulevards en avenues in de mooiste historische stad van Nederland. Op maat gemaakt voor de behoeften van de 21e eeuw. Het kan – en gebeurt - in Leiden!

## A. Leiden als schakel in de Deltametropool

Leiden vormt het schakelpunt tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. De ontwikkeling van het stationsgebied inclusief de busterminal is een opgave die onderdeel uitmaakt van een ontwikkeling gericht op de ambitie van de stad. “De Leidse agglomeratie wil een regio zijn van internationale kennis, historische cultuur, met een prettige en hoogwaardige woonomgeving, die goed bereikbaar is.”

Om een volwaardige speler te blijven in de Hollandse Deltametropool zijn de belangrijkste ontwikkelingspijlers de doorontwikkeling als stad van Kennis en Cultuur en de versterking van de economische functie van de historische binnenstad . Eén van de centrale ontwikkelingen is het versterken van de economische as die loopt van het Bio Science Park via het Centraal Station naar de historische binnenstad. Met deze economische as wil Leiden duurzaam economisch aantrekkelijk blijven voor bedrijven, universiteit, bewoners en bezoekers. De werkgelegenheid in het Bio Sciencepark zal de komende jaren verder stijgen dankzij de verwachte komst en uitbreiding van bedrijven.



Figuur 1. De centrale ligging van Leiden in het (OV) netwerk van de Deltametropool

Mobiliteit en bereikbaarheid staan ten dienste van deze ontwikkelingen. Enerzijds zien we dat Leiden op grote schaal profiteert van een uitstekende ligging ten opzichte van het landelijk snelwegennet, spoornet en Schiphol. Via deze snelle assen is Leiden op nationale en zelfs internationale schaal uitstekend bereikbaar. De economische as (figuur 2), die zich uitstrekt van de A4 via het station dwars door de stad naar de A44, is dus uitstekend aangetakt op de landelijke netwerken.



**Figuur 2: De economische as BSP- stationsgebied - binnenstad**

Om de stad Leiden voor het gemotoriseerd verkeer op een juiste manier aan te haken is een goede afwikkeling via een hoofdstructuur een voorwaarde. Daarbij is de wens het verkeer zoveel mogelijk buiten de stad om te leiden met korte en gerichte inprickers naar de bestemmingen in de stad.

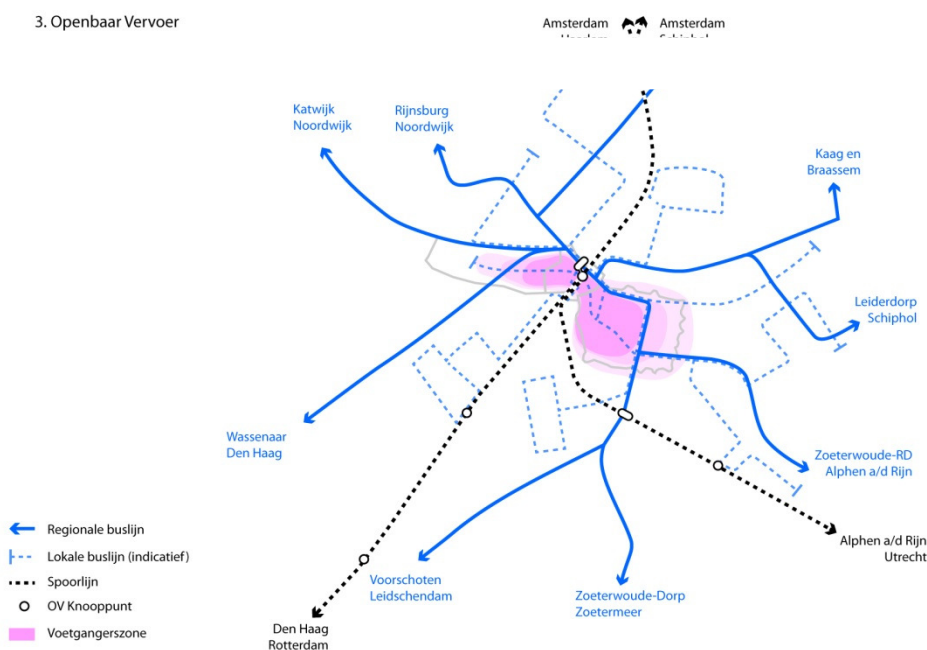


**Figuur 3: Schets huidige en toekomstige hoofdstructuur wegennet**

Aan deze ontwikkeling wordt op dit moment door het Rijk, de provincie en de regio hard gewerkt met de realisatie van de Rijnlandroute en de Leidsche ring noord. Het verbeteren van

de bereikbaarheid richt zich voor Leiden met name op verbeteren van de afwikkeling in de spits en het betrouwbaarder maken van de reistijden.

Daarnaast wordt door de provincie en de stad geïnvesteerd in het verbeteren van de OV-relaties met de Regio. Die zijn snel, comfortabel en vooral gericht op de stations en de spits (forenzen). Ze rijden om de centrale zone heen. Op termijn kunnen deze lijnen een R-net uitstraling krijgen. De R-net-lijnen naar Zoetermeer, Katwijk en Leiderdorp zijn momenteel al in voorbereiding,



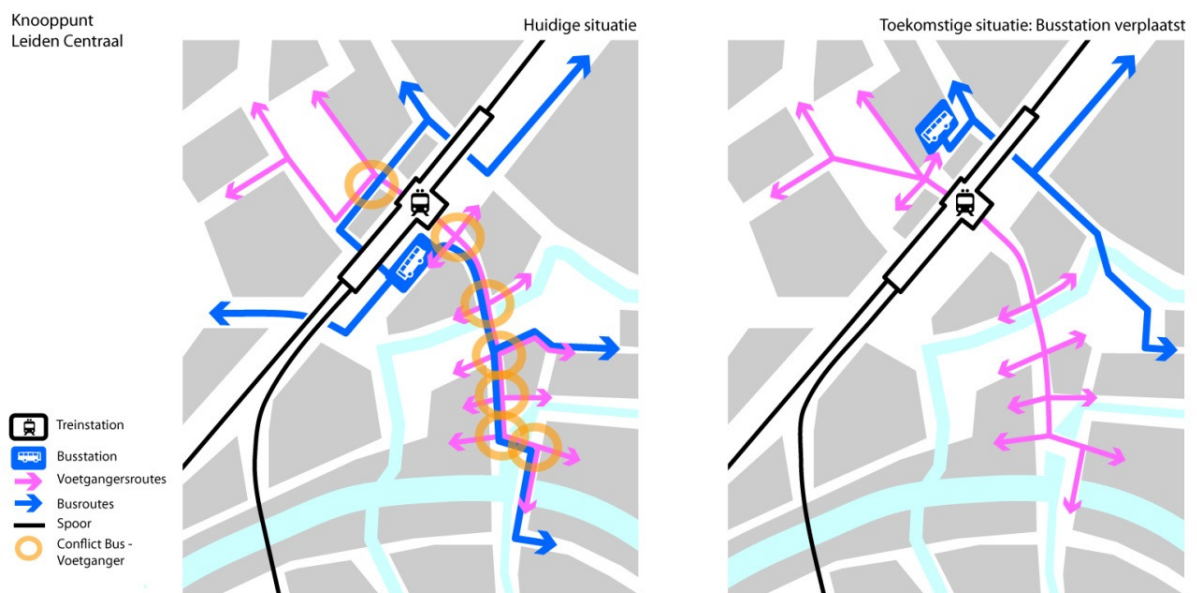
**Figuur 4: Schets van principe van bundelend regionaal OV en ontsluitend stedelijk OV**

Binnen de economische as is het uitbouwen van de ontwikkelingspijlers kennisstad en historische cultuurstad van belang. De aandacht richt zich daarbij vooral op de binnenstedelijke zone Bio Science Park – Stationsgebied – binnenstad. Het beter verbinden van deze gebieden biedt kansen om de concurrentiepositie van Leiden als internationale campusstad uit te bouwen.

Karakteristiek voor dit binnenstedelijk gebied is een hoog aandeel voetgangers en fietsers in de verplaatsingen. Met name kennissteden profiteren van een publiek domein dat ontmoeting en uitwisseling stimuleert. Gezien de compacte schaal van Leiden is het mogelijk om binnen de centrale ontwikkelingszone vol in te zetten op de aantrekkelijkheid van het publiek domein, waarbij verplaatsingen vooral te voet, met de fiets of eventueel met het OV plaatsvinden. Dat vraagt om een ontwerpbenadering die in deze zone de verblijfskwaliteit voorop zet en in de eerste plaats ontwerpt vanuit de voetganger. Ook voor de economische ontwikkeling van de Binnenstad is dit uitgangspunt van belang; immers de voetganger is ook de belangrijkste consument en loopstromen van voetgangers bepalen in hoge mate de vastgoedwaarde in de

binnenstad. De voetgangersstromen worden vooral gevoed vanuit 'bronpunten'. Dit zijn de parkeergarages, bushaltes en het station Leiden Centraal. Aantrekkelijke looproutes vanuit de bronpunten zijn essentieel om dit concept te laten slagen.

Een aantrekkelijk verblijfsklimaat verhoudt zich moeizaam tot het faciliteren van doorgaande verkeersstromen. Om deze reden worden de doorgaande stromen van auto's en bussen zoveel mogelijk om de centrale zone heen geleid. Voor het stationsgebied is dit een belangrijke aanleiding geweest voor de keuze om de busterminal te verplaatsen naar de zijde van Bio Science Park. Hierdoor hoeven de grote voetgangers- en fietsersstromen naar het station niet langer de bussen te kruisen (zie Figuur 6) en kunnen voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen in de Stationsstraat, Steenstraat en Beestenmarkt en aan de zijde van het Bio Science Park van het station.



**Figuur 6. Stromen verkeer in huidige en toekomstige situatie**

In het licht van deze visie geeft het stedenbouwkundig plan aan dat het verplaatsen van het busterminal naar de Scienceparkzijde van het centraal station de beste optie is. Dit is daarmee een onderdeel van een brede visie op de ontwikkeling van de stad en de bereikbaarheid ervan.

## **B. Varianten busterminal en voorselectie**

Bij het ontwerpen van het Masterplan voor het Stationsgebied van Leiden Centraal Station, is veel aandacht besteed aan de locatie van de busterminal. Het Masterplan werd opgesteld in de periode 2010 tot 2012. Er is lange tijd aan 2 varianten van het masterplan gewerkt. Een variant waarbij het busstation aan de Centrumzijde bleef liggen (huidige locatie) en een variant waarbij het busstation aan de zijde Bio Science Park werd geplaatst (Bargelaan, locatie Terweepark).

Voordat het zover was, is er een groter aantal opties bekeken.

### **Centrumzijde**

- C1. Huidige locatie (>80m)
- C2. Locatie taxipalet (>70m)
- C3. Locatie Rijnsburgerblok (>90 m)
- C4. Locatie Trafo, met uitstap ter hoogte Walenkamptunnel (>200m)

## **Zeezijde**

Z1. Locatie Terweepark (>80m)

Z2. Locatie Driehoek (>100 m)

Z3. Locatie 'depot' (overzijde Rijsburgerweg (>180m))

Van deze varianten bleken er bij een eerste check 4 niet levensvatbaar:

- Opties C4 (Trafo) en Z3 (depot) zijn afgevallen vanwege de overschrijding van de norm voor acceptabele loopafstand busstation - stationspassage. (Loopafstand gemeten vanaf de dichtstbijzijnde uitstaphalte naar de ingang van de passage. Als acceptabel geldt een max. loopafstand van 150 m, gemeten langs een directe, veilige en goed toegankelijke looplijn. In bovenstaande lijst is deze loopafstand per locatie aangegeven.)
- Optie Z2 (Driehoek): de Driehoek wordt door het LUMC beschouwd als een hoogwaardige ontwikkellocatie en het LUMC bleek niet bereid tot een gesprek over de inpassing van een busstation.
- Optie C2 (taxipalet) viel af toen bleek dat het verlangde aantal haltes en de configuratie hiervan niet in te passen is tussen Rijsburgerblok en het gebouw van de SVB.

Na deze eerste 'schifting' bleken 3 locaties te voldoen aan eisen ten aanzien van capaciteit en loopafstand: C1, C3 en Z1.

In een vergelijking tussen de twee locaties aan centrumzijde is daarna optie C3, Rijsburgerblok<sup>1</sup> gesneuveld. De locatie is vervoerstechnisch niet beter dan de huidige locatie. Er is geen argument te vinden op grond waarvan het busstation de plaats zou moeten innemen van één van de meest waardevolle ontwikkellocaties in het Stationsgebied.

## **Afweging tussen locaties Centrumzijde en BSP-zijde**

---

<sup>1</sup> Inmiddels is een begin gemaakt met de herontwikkeling van het Rijsburgerblok. Deze locatie is daarmee niet meer beschikbaar voor het vestigen van een busterminal.

Het is goed om de opgave voor het stedenbouwkundig plan in herinnering te brengen, zoals die door de projectleiding aan de ontwerpers werd meegegeven. Er was een analyse uitgevoerd waaruit bleek dat de stad Leiden in verhouding tot enkele haar omringende steden relatief slecht presteerde in de ontwikkeling van bezoekersaantallen en de aantrekkingskracht van haar winkelaanbod. In die analyse werd gewezen op de lage kwaliteit van de 'ontvangsthal' en hoofdentree van de stad: het Stationsplein en de Stationsweg, de route van Stationsplein naar Beestenmarkt. Door het ondergronds brengen van de Schipholweg waren de voorwaarden geschapen voor de gewenste verbetering van het Stationsplein en de route naar het oude centrum (aantrekkelijk en veilig). Die verbetering zelf bleef uit.

De geselecteerde ontwerper (Maxwan a+u / Riens Dijkstra) bracht kennis in die opgedaan was bij o.a. de ontwikkeling van de stationsomgeving Rotterdam Centraal. Er bleek een duidelijke trend te zijn die Stationslocaties van de grotere stations aanwees als de populaire nieuwe ontwikkellocaties. Dit betekende een trendbreuk met het fenomeen van de aan de snelweggelegen monofunctionele werklocaties ('brainparks').

De afweging tussen een busstation op de huidige locatie of een busstation aan de BSP-zijde kan niet losgezien worden van de vraag naar een bij het karakter van Leiden passende stadsentree (plein en route), het verlangen naar een levendig stationsgebied en het willen realiseren van gemengde woon-werklocaties in de nabijheid van de belangrijkste knooppunten voor openbaar vervoer. Ook uit het oogpunt van duurzaamheid is dit type ontwikkeling zeer gewenst.

### **Busstation huidige locatie**

#### **Pleinkwaliteit**

Het Stationsplein in zijn huidige vorm is een gemankeerd plein. Bij een aangenaam en levendig plein stelt men zich een door gebouwen omsloten ruimte voor waarvan de randen, de plinten, het plein verlevendigen door hun invulling met winkels, horeca, (openbare) voorzieningen, woningen en werkplekken. Het huidige plein is aan twee kanten geflankeerd door vervoersfuncties: het taxipalet en het busstation. Het plein kan druk zijn, in de spitsuren als de stroom reizigers groot is er veel mensen op bussen staan te wachten, maar heeft dan de uitstraling van een doorgangsgebied. Met het busstation op de huidige locatie kan plein niet beter omsloten worden (er kan geen pleingevel gemaakt worden) en er kunnen er geen functies aan het plein toegevoegd worden.

### **Ontwikkelkansen**

Een levendig stationsgebied kenmerkt wordt intensief gebruik, niet alleen als logistieke knoop voor reizigers, maar ook doordat er in stedelijke dichtheid gewoond en gewerkt wordt en er een aanbod is van verschillende functies en diensten. Het busstation op de huidige locatie bezet een grote locatie aan de centrumkant, die zeer geschikt is voor een stedelijke ontwikkeling. Zonder die ontwikkeling wordt de 'vulling' van het stationsgebied beperkt en is de levendigheid minder.

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is er rekening mee gehouden dat het busstation aan de centrumzijde een hoogwaardige ontwikkeling van aangrenzende locaties belemmert (met name: de 'Berlijnse Muur' en de Trafolocatie).

### **Kwaliteit van de route de stad in**

Het busstation op de huidige locatie leidt ertoe dat bussen door de Stationsweg rijden en via de Bargelaan en door de Walenkamptunnel, van BSP-zijde naar Centrumzijde rijden. We zien de aanwezigheid van bussen in de Stationsweg als belemmerend voor de kwaliteit van die straat. De wandel- en fietsroute wordt er minder aangenaam door en de verbetering van de invulling van plinten wordt er door belemmerd. Door het ruimtebeslag van de busroutes is het moeilijk, zo niet onmogelijk om de route de allure te geven die past bij een route naar de binnenstad (denk aan: brede trottoirs en fietspaden of een wandel-fietspromenade, ruimte voor grote bomen en beplantingsvakken, goed straatmeubilair en ruimte om 'in de luwte' (buiten de loopstroom) te zitten.

Aan de BSPzijde kruist busverkeer de grote stroom voetgangers die het Bio Science Park in- en uitloopt. Door het ruimtebeslag van de busroutes in de Walenkamptunnel, biedt deze fietsers en voetgangers een beperkte ruimte en kwaliteit.

### **Busstation locatie Terweepark**

#### **Pleinkwaliteit**

Met een busstation op het Terweepark kan de huidige buslocatie ontwikkeld worden. Er kan een gebouw met levendige gevel aan het plein gebouwd worden. De plint biedt ruimte aan diverse gebruikers (een goed plintprogramma). Het plein wordt daarmee een beter omsloten, prettiger en levendiger ruimte.



### **Ontwikkelkansen**

De ontwikkeling van de huidige buslocatie voegt een flink programma, dat wil zeggen veel gebruikers, en daarmee levendigheid toe aan het Stationsplein en het Stationsgebied. De ontwikkeling van de buslocatie verhoogt de attractiviteit van aangrenzende locaties (met name: de 'Berlijnse Muur' en de Trafolocatie).

### **Kwaliteit van de routes voor voetgangers en fietsers**

Bij de keuze voor het Terweepark als locatie van het busstation horen andere busroutes. De as Schuttersveld-Rijnsburgertunnel-Rijnsburgerweg wordt de 'stam' van deze zich later splitsende routes. Bussen verdwijnen uit de Stationsweg en de Bargelaan (kruisen het Stationsplein BSP-zijde niet meer). De Stationsweg en Bargelaan kunnen worden heringericht en maken aldus een kwaliteitssprong.

De kruising tussen de stroom voetgangers aan de BSP-zijde (LUMC, BioScience Park) en het busverkeer verdwijnt. De Walenkamptunnel komt vrij als een volwaardige verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Centrumzijde en BSP-zijde. Voorwaarde voor deze ontwikkeling is een aangepaste route naar de parkeergarage van Level (volledige splitsing van verkeersstromen op de Bargelaan of aanvullend autoverkeer via de Joop Walenkamptunnel naar Level).

## Aanvullende informatie

In aanvulling op bovenstaande argumentatie is het van waarde om kennis te nemen van documenten die aspecten van het OV gebruik en de locatiekeuze illustreren.

### Modal Split

De zogenaamde 'modal split', de verdeling van verplaatsingen over de verschillende soorten vervoer, wordt door een geraadpleegde deskundige geschat op (percentages van het totaal aantal verplaatsingen van en naar het station.):

- 10% auto
- 25% openbaar vervoer (bus)<sup>2</sup>
- 35% fiets
- 30% voetgangers

### Busroutes

Er is een quick-scan vergelijking gemaakt van de lengtes van de busroutes in de situatie 'Centrumzijde locatie' en BSP zijde locatie'. De scan brengt in beeld welke routes langer worden, welke korter en welke (min of meer) gelijk blijven. Te zien is dat 5 routes erop achteruit gaan, 10 routes erop vooruit gaan en dat overige routes (min of meer) gelijk blijven. Lijnen 30 en 31 worden vervangen door de R-net bussen.

### Kaderbesluit

In het kaderbesluit is een overzicht opgenomen van de voor- en nadelen van de keuze voor een busstation aan Centrumzijde of BSP zijde. Dit overzicht is in tabelvorm bijgevoegd.

### Presentatie wethouders en gedeputeerden

---

<sup>2</sup> R-net gebruik wordt geschat op 15% van de verplaatsingen met OV, oftewel 3,5-4% van het totaal aantal verplaatsingen. Langzaam verkeer neemt 2/3 van alle verplaatsingen voor zijn rekening.

Op 19 april heeft Rients Dijkstra een presentatie gehouden voor gedeputeerden RO en Mobiliteit en wethouders Openbare ruimte en Bereikbaarheid. Deze presentatie zal ook voor de gemeenteraad worden gehouden.

Voor- en nadelen van de locaties voor het busstation (overgenomen uit kaderbesluit Herontwikkeling stationsgebied).

**Ruimtelijke kwaliteit**

<b>Nieuw busstation zeezijde</b>	<b>Nieuw busstation centrumzijde</b>
+ De hoofdas voor voetgangers van CS naar het centrum wordt busvrij. Geen bussen op het plein voor het station en in de Stationsweg.	- De hoofdas voor voetgangers van CS naar centrum wordt gedeeld met bussen. Bussen in de Stationsweg blijven.
+ Stationsgebied centrumzijde geheel vrijgespeeld van busverkeer.	- Stationsgebied centrumzijde wordt doorkruist door busverkeer.
o Aan oostflank van de zeezijde wordt een overdekt busstation ontwikkeld. De ruimte is gelijkwaardig aan de beschikbare ruimte aan centrumzijde.	o Aan de centrumzijde moet een overdekt busstation ontwikkeld worden. De ruimte is gelijkwaardig aan de beschikbare ruimte aan zeezijde.
+ De hoofdas van CS naar Bio Science Park en LUMC wordt busvrij.	+ De hoofdas van CS naar Bio Science Park en LUMC wordt gekruist door bussen.
+ Alleen de oostflank van het Stationsgebied zeezijde wordt doorkruist door busverkeer. Geen kruisende route voetgangers CS en LUMC / Bio Science	- Het gehele Stationsgebied zeezijde wordt doorkruist door busverkeer. Kruisende route voetgangers CS en LUMC / Bio Science Park
+ Walenkamptunnel wordt een voetgangers- en fietserstunnel.	- Walenkamptunnel blijft zoals hij is. Wordt gedeeld door bussen en langzaam verkeer.

**Vervoerswaarde**

<b>Nieuw busstation zeezijde</b>	<b>Nieuw busstation centrumzijde</b>
+ Busbuffer beschikbaar in directe omgeving (Connexxion busremise aan Rijnsburgerweg, echter in private handen).	- Geen busbuffer beschikbaar in directe omgeving (of ten koste van ontwikkeling Trafalocatie).
o Sommige busroutes worden langer en op sommige routes wordt de busbelasting hoger; andere routes worden korter.	o Busroutes blijven gehandhaafd.
+ Verbetering doorstroming langzaam verkeer en bussen door vrijliggende busbanen en ontvlechting.	- Geen verbetering doorstroming langzaam verkeer en bussen.
+ Ontvlechting van verkeersstromen. Bus rijdt niet door Stationsweg, Stationsplein, Schipholweg, Walenkamptunnel	- Geen ontvlechting van verkeersstromen. Bus rijdt door Stationsweg, Stationsplein, Schipholweg, Walenkamptunnel
+ Combinatie van eventuele nieuwe halte HOV en busstation mogelijk.	- Scheiding tussen eventuele nieuwe halte HOV en busstation
o Taxi's en kiss&ride aan centrumzijde. Bargelaan vrij voor OV en een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer (garages ROC en de Kijker).	o Taxi's aan centrumzijde. Bargelaan: kiss&ride, busroutes en een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer (garages ROC en de Kijker).

**Ontwikkelpotentie**

<b>Nieuw busstation zeezijde</b>	<b>Nieuw busstation centrumzijde</b>
+ Huidige locatie volledig beschikbaar voorontwikkeling.	- Bebouwing huidige locatie boven busstation complex.
+ Actieve plinten rondom kavel huidig busstation.	+ Niet actieve plinten op gevoelige locatie.
- Ontwikkeling boven busstation zeezijde complex.	+ Ontwikkeling locatie zeezijde volgens huidig bestemmingsplan

**Afhankelijkheden**

<b>Nieuw busstation zeezijde</b>	<b>Nieuw busstation centrumzijde</b>
- Verwerving locatie van LUMC noodzakelijk	+ Geen verwerving van LUMC noodzakelijk
+ Geen tijdelijk busstation noodzakelijk	- Tijdelijk busstation noodzakelijk

EFFECT VERPLAATSING BUSSTATION OP BUSROUTE

LIJN	doorgaand	kruist spoor	+ o -	info
1	x	x	-	
2	x	x	-	
3	x		+	
4	x	x	+	
5	x		o	
6	x		o	
20		x	+	Noordwijk
21		x	+	Noordwijk
37		x	+	Katwijk, alt routes
38		x	o	Katwijk, alt routes
43			o	DHCS
45			-	DHCS
50		x	+	Hillegom ev
56			o	
57			+	
169			o	
182			o	
183		x	+	
186	x		o	
187	x		o	
221		x	o	
250		x	o	
365	x	x	+	
510			+	
854		x	o	
30		x	o	Katwijk, wordt vervangen door R-net
31		x	o	Katwijk, wordt vervangen door R-net