



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Gedeputeerde Staten

Contact

M.B. de Prieëlle

T 070 - 441 70 46

mb.de.prieelle@pzh.nl

mw. G. Looijenga - van den Poll

T 070 - 441 70 37

g.looijenga@pzh.nl

Postadres Provinciehuis

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

T 070 - 441 66 11

www.zuid-holland.nl

Aan het Dagelijks Bestuur van Holland-Rijnland  
Postbus 558  
2300 AN LEIDEN

Datum

17 juli 2014

Ons kenmerk

PZH-2014-475543724

Uw kenmerk

-

Bijlagen

2

Onderwerp

Besluit tracé R-net buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk

Geacht bestuur,

De R-net buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk (LKN) is onderdeel van het Programma HOV-net Zuid Holland Noord. In de afgelopen periode zijn diverse varianten voor het tracé van deze corridor nader onderzocht en uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in de nota "Alternatieven R-net buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk" van 21 februari 2014 (bijlage 1).

De nota is in eerste instantie op 27 februari jl. besproken met de relevante bestuurlijke partners in de Stuurgroep R-net LKN. Met name de routing van R-net op het tracédeel tussen de Knoop Leiden West (KLW) en Leiden CS heeft daarbij de nodige aandacht opgeëist. Tracévarianten die door het hart van het BioSciencePark (BSP) lopen, vielen toen af omdat zij een nadelige invloed hebben op de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid in het gebied.

Een definitieve tracékeuze tussen KLW en Leiden CS wordt op dit moment bemoeilijkt doordat een aantal onzekerheden niet op korte termijn kunnen worden opgelost. Het gaat daarbij onder meer om de verplaatsing busstation Leiden CS, trillingsrisico voor de nieuwe Bètacampus van de Universiteit Leiden en de integrale gebiedsinrichting BioSciencePark.

De Stuurgroep heeft de mogelijkheden en consequenties van een gefaseerde aanpak voor dit tracédeel besproken. De gemeenten Leiden en Oegstgeest, de Universiteit Leiden en het LUMC zijn daartoe met een gezamenlijk voorstel gekomen. Dit voorstel houdt in dat zolang het busstation Leiden CS op de huidige locatie is gesitueerd, R-net zal meerijden over de Plesmanlaan en door KLW tot aan het huidige busstation. Voor de R-net route na het verplaatsen van het busstation Leiden CS naar zeezijde kan de keuze worden gemaakt uit twee opties. Ten eerste over de Plesmanlaan en via Einsteinweg of Darwinweg naar Leiden CS en ten tweede over Nieuw Rhijnegeest / Wassenaarseweg naar Leiden CS. Een definitieve keuze is nu nog niet noodzakelijk, omdat met beperkte aanpassingen het alternatief over de Plesmanlaan R-net kwaliteit levert. Voor dit faseringsvoorstel is onderzocht hoe de passage bij KLW vorm moet worden gegeven, zodat dit geborgd kan worden in het PIP voor de Rijnlandroute.

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 9 en de buslijnen  
90, 385 en 386 stoppen  
dichtbij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.



### **Bestuurlijke afspraken**

De Stuurgroep heeft haar steun uitgesproken voor de gefaseerde aanpak, zoals voorgesteld door vier van haar leden. Wel zou een aanvullend verkeerskundig onderzoek nog moeten uitwijzen of en op welke wijze meerijden van R-net door KLW en op de Plesmanlaan R-netwaardig is. Op 16 mei jl. heeft de Stuurgroep de eerste onderzoeksresultaten besproken en op basis daarvan geconcludeerd dat de meerijdvariant R-net kwaliteit heeft. Aldus heeft de Stuurgroep ingestemd met de gefaseerde aanpak, mits aangetoond kan worden dat meerijden tenminste even goed scoort op R-net kwaliteit als de variant BSP over het voormalige RGL-tracé. Ook meent de Stuurgroep dat er geen ruimtereservering voor een vrijliggende busbaan langs de Plesmanlaan en door KLW nodig is.

### **Verkeerskundig onderzoek**

Medio juni is het aanvullend verkeerskundig onderzoek naar het meerijden van R-net op de Plesmanlaan en door KLW definitief afgerond (bijlage 2). Het onderzoek heeft zich gericht op het halteren van R-net bij KLW en de R-net waardigheid van de meerijdvariant. Ook is de variant BSP nader uitgewerkt in het onderzoek. Hierdoor is een goede vergelijking mogelijk tussen de varianten.

#### **1. Locatie haltering R-net in KLW**

Uit het onderzoek is gebleken dat bij het meerijden van R-net in KLW het halteren langs de N206 in KLW de voorkeur heeft boven een gecombineerde halte in Nieuw Rhijngest. Een gecombineerde halte zou een behoorlijke omrijdbeweging en rijtijdverlies betekenen voor de bussen en doorgaande R-netreizigers in beide richtingen. Het langshalteren kent deze nadelen niet en levert daarmee per saldo een hoogwaardigere oplossing op.

Het blijft nog mogelijk om na verplaatsing van het busstation naar zeezijde een tracé via Wassenaarseweg te realiseren, met één gecombineerde halte aan de noordzijde van de N206.

Bij het nader uitwerken van het ontwerp voor het langshalteren is het uitgangspunt dat de voetgangersbrug bij het Transferium verplaatst wordt naar de voorgestelde haltelocatie om een snelle voetgangersverbinding tussen de haltes in beide richtingen te realiseren. Gestreefd wordt naar een zo optimaal mogelijke toegankelijkheid van de haltes voor mensen met een functiebeperking. Hierbij wordt gedacht aan hellingbanen, die via een sociaal veilige onderdoorgang onder de N206 met elkaar in verbinding staan.

Voet- en fietspaden zorgen voor bereikbaarheid en toegankelijkheid van de haltes vanuit de omgeving. Met deze maatregelen wordt een kwalitatief goede haltevoorziening in KLW gerealiseerd.

#### **2. R-net waardigheid**

De R-net waardigheid wordt afgemeten aan de hand van de aspecten bediening, minimumfrequentie, rijtijden, rijsnelheid, betrouwbaarheid, voorzieningen en herkenbare stijl. Uit het onderzoek is gebleken dat in de meerijdvariant voldoet aan al deze aspecten. Bovendien scoren rijtijd, Vf-factor, gemiddelde rijsnelheid en rijcomfort beter dan in de variant BSP.

De rijtijd tussen de Torenvlietbrug en Leiden CS is in de variant door BSP met vrijliggende busbaan 8,0 minuten richting Katwijk en 8,5 minuten richting Leiden. Als R-net meerijdt over de

Plesmanlaan en door KLW is de rijtijd in beide richtingen 1,5 minuten korter. De verkorting van de rijtijden zorgt vanzelfsprekend ook voor een verschuiving ten gunste van de bus in de verhouding tussen de reistijd met het openbaar vervoer en de reistijd met de auto (vf-factor).

De meerrijdvariant scoort qua rijcomfort beter, omdat de route gestrekter is dan in de BSP-variant die zowel in KLW als in BSP een aantal scherpe bochten kent.

De aspecten bediening, minimumfrequentie, voorzieningen en herkenbare huisstijl zijn identiek in beide varianten, terwijl de score op betrouwbaarheid vergelijkbaar is.

In de meerrijdvariant is rekening gehouden met twee aanvullende maatregelen waardoor de rijtijd voor R-net in beide richtingen wordt verkort en de betrouwbaarheid wordt vergroot:

- Richting Katwijk: een busopstelstrook tussen Ehrenfestweg en KLW;
- Richting Leiden: bus(opstel)strook vanaf halte KLW tot de verkeersregelininstallatie (VRI) afrit A44 vanuit ri Den Haag.

De betrouwbaarheid kan verder worden vergroot door de doorstroming voor de bus op het kruispunt Plesmanlaan/ Schipholweg richting Leiden CS te verbeteren. Het lijkt ons logisch als een verkenning van de mogelijkheden hiertoe wordt meegenomen in het lopende project LAB071 van de gemeente Leiden. In LAB071 wordt namelijk reeds nagedacht over aanpassing van dit kruispunt (zie Rapportage kansrijke oplossingen Verkenning LAB071 d.d. 28 februari 2014). Wij zullen er bij de gemeente Leiden op aandringen om een dergelijke oplossing tijdig te realiseren of anderszins tijdig maatregelen te nemen om de doorstroming voor het HOV te kunnen garanderen.

### **3. Conclusie**

Wij concluderen dat een variant waarin R-net meerrijdt met het autoverkeer door KLW en op de Plesmanlaan naar het huidige busstation Leiden CS, niet alleen voldoet aan R-net kwaliteit, maar op de R-net eisen zelfs beter scoort dan de variant BSP met een vrijliggende busbaan. Hierbij wordt door de bussen langsgelanceerd in KLW en op de Plesmanlaan en worden aanvullende maatregelen genomen ter bevordering van rijtijd en betrouwbaarheid. De rijtijd, betrouwbaarheid en het comfort (gestrekt tracé) scoren gunstig en een goede haltekwaliteit en haltevoorzieningen zijn mogelijk. De investering voor de aanvullende maatregelen weegt niet op tegen de investering die zou moeten worden gedaan in een vrijliggende busbaan door KLW.

Een belangrijk voordeel is bovendien dat zonder een vrijliggende busbaan het ontwerp van KLW aanzienlijk beter is, doordat enkele rijstroken en VRI's kunnen worden geschrapt en Nieuw-Rhijngest betoer per auto kan worden ontsloten. Ook is het effect positief op de doorstroming in KLW (o.a. vrije rechtsaffers vanaf de A44) en wordt de kans op terugslag op de A44 verminderd.

#### **Eindbeeld R-net**

Wij blijven ongewijzigd verantwoordelijk voor de tracékeuze van R-net in het eindbeeld.

De gemeente Leiden studeert in de komende periode op de mogelijkheden voor verplaatsing van het Leidse busstation. De inpassing van de buslijnvoering, inclusief het tracé van R-net, wordt meegenomen bij het opstellen van een integraal gebiedsplan BioSciencePark. De gemeente heeft aangegeven dat zij dit plan samen met de betrokken gebiedspartijen en provincie zal

opstellen en hierover in deze collegeperiode een definitief besluit neemt. Het busstation zou dan bij aanvang van de volgende concessieperiode in gebruik kunnen worden genomen.

Om de optie Wassenaarseweg als eindbeeld open te houden, wordt in het ontwerp van de RijnlandRoute voor KLW een ruimtereservering opgenomen, zodat de linksafbeweging van bussen vanuit Katwijk naar Nieuw Rhijngeest realiseerbaar blijft.

Ook zal het plan voor Nieuw Rhijngeest de mogelijkheid moeten bieden dat R-net op termijn via de Willem Einthovenstraat en Wassenaarseweg kan gaan rijden. Feitelijk dient te worden voorzien in een ruimtereservering voor de inpassing van openbaar vervoer haltes, een voldoende breed wegprofiel en een vrijliggend fietspad langs de Willem Einthovenstraat.

### **Trillingsonderzoek**

Mocht er gekozen worden voor de eindvariant over Nieuw Rhijngeest / Wassenaarseweg, dan passeert R-net de nieuwe in aanbouw zijnde Bètacampus van de Universiteit Leiden. De Universiteit heeft erop gewezen dat het risico bestaat dat de bussen van R-net trillingen veroorzaken die de metingen in de nieuwe meethal verstoren. Op dit moment is nog niet goed aan te geven of het trillingsrisico daadwerkelijk zal optreden. Pas nadat de meethal er staat, kan onderzoek definitief uitsluitsel geven. Afsproken is dat een nader onderzoek naar het trillingsrisico pas kan worden uitgevoerd na realisatie van de meethal.

### **Besluit**

Wij constateren dat de meerrijdvariant op het tracédeel KLW – Leiden CS mét de uitvoering van de aanvullende maatregelen binnen de Stuurgroep op draagvlak van alle partijen kan rekenen. De meerrijdvariant levert een snelle, comfortabele en betrouwbare en daarmee volwaardige HOV-verbinding op tussen KLW – Leiden CS. Het heeft niet alleen R-net kwaliteit, maar scoort op belangrijke punten ook nog eens beter dan de variant BSP. De investeringskosten die zijn gemoeid met de meerrijdvariant zijn beperkt. Deze kunnen worden gedekt uit het beschikbare budget voor R-net corridor Leiden-Katwijk-Noordwijk.

Verder constateren wij dat meerrijden door KLW en op de Plesmanlaan een zodanig volwaardig en gunstig alternatief is, dat dit wat ons betreft zeer goed het uitgangspunt voor het eindbeeld kan zijn. In de afweging die wij over enige tijd zullen maken, achten wij een meerrijdvariant ten opzichte van de variant over de Wassenaarseweg zeer kansrijk.

Dit alles overwegende nemen wij het advies over van de Stuurgroep voor een gefaseerde aanpak voor het tracédeel KLW – Leiden CS. Aldus hebben wij besloten dat:

- a. Zolang het busstation Leiden CS op de huidige locatie is gesitueerd, R-net zal meerrijden met het autoverkeer over de Plesmanlaan tot aan het huidige busstation;
- b. Door de bussen wordt langsgehalteerd in KLW en op de Plesmanlaan;
- c. Aanvullende maatregelen worden genomen om een snelle, comfortabele en betrouwbare verbinding te kunnen garanderen;
- d. Geen ruimtereservering voor een vrijliggende busbaan langs de Plesmanlaan en KLW nodig is;



- e. In het ontwerp RijnlandRoute voor KLW een ruimtereservering wordt opgenomen, zodat een eindbeeld mogelijk blijft waarbij R-net via de Willem Einthovenstraat en Wassenaarseweg gaat rijden.

Overigens merken wij op dat onze besluiten voor de gefaseerde aanpak passen binnen de afspraken die zijn gemaakt tussen de gemeenten en de provincie in de bestuursovereenkomsten vanwege HOV-net Zuid-Holland Noord.

### **Vervolgproces**

Deze zomer zal naar verwachting een integraal voorontwerp voor KLW gereed zijn. Hierin worden in ieder geval meegenomen de haltering R-net en Q-liner en de toegankelijkheid en voorzieningen voor fietsers, voetgangers en mensen met een functiebeperking.

De aanvullende maatregelen tussen KLW en Leiden CS moeten nog nader worden uitgewerkt. Dit zal tezamen met de nadere detaillering van de maatregelen en lokale inpassing voor de overige tracédelen van de buscorridor Leiden-Katwijk-Noordwijk gebeuren in de voorontwerp fase. Zo mogelijk worden de aanvullende maatregelen op de Plesmanlaan meegenomen in het ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising BSP.

De uitkomsten uit de voorontwerp fase vormen de basis voor de nog op te stellen realisatieovereenkomsten tussen de gemeenten en de provincie. Besluitvorming hierover is voorzien in het eerste kwartaal van 2015.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,

mw. ~~V~~rs. J.A.M. H~~f~~gersom

drs. J. Smit