

Rover Holland Rijnland
Leliestraat 57
2313BE Leiden

Aan De adviescommissie HOVL
Postbus 292,
2300 AG Leiden

Leiden, 21 juni 2010

Geachte leden van de commissie HOVL,

Bij het besluit tot instelling van Uw commissie heeft het Leidse college van B&W u geadviseerd te informeren naar de zienswijze van onder meer onze vereniging inzake de RGL-problematiek. Daarop vooruitlopend doen wij u – mede op suggestie van wethouder Strijk – middels bijgaand memorandum onze visie toekomen.

Achtereenvolgens gaan wij in op de totstandkoming van het RGL-plan, onze bezwaren ertegen, onze ideeën over alternatieven, en de consequenties van dit alles voor de juridische positie van de gemeente Leiden.

Wij zijn van mening dat het bij de RGL van het begin af aan ontbroken heeft aan een rationele afweging tussen alternatieven. Inmiddels ondervindt de provincie steeds meer problemen bij de realisatie: niet alleen een afnemend draagvlak, maar ook teruglopende verwachtingen ten aanzien van het aantal passagiers, en onvoorziene problemen bij de aanbesteding van de exploitatie.

Dat zou eens te meer reden moeten zijn de OV-situatie in de Leidse regio met een frisse blik te bezien. Daartoe zou het OV-rendement van de investeringen in de RGL afgewogen moeten worden tegen dat van andere investeringen om het OV te bevorderen, waarbij wordt aangesloten bij systemen in omliggende regio's: Stedenbaan, Randstadrail, Randstadspoor en eventueel de Zuidtangent. In het memorandum doen we daartoe een aantal concrete suggesties, zonder de pretentie te hebben daarmee uitputtend te zijn. Wij hopen dat het een gezaghebbende commissie als de uwe zal gelukken de discussie vlot te trekken op basis van een dergelijke inhoudelijke benadering.

Voor de juridische positie van Leiden is naar onze mening relevant dat het zeer de vraag is, of de provincie wel in staat zal zijn het project te realiseren, wat de gemeenten naar onze mening van hun verplichtingen zou ontslaan. Maar wij hopen wel dat de bedragen die zijn uitgetrokken voor de RGL ook aan het openbaar vervoer worden besteed, maar dan voor projecten met een groter rendement.

Uiteraard zijn wij gaarne bereid tot een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

Paul Bordewijk

Voorzitter

Hans van Dam

secretaris

MEMORANDUM

De totstandkoming van het plan voor de RGL

Het plan tot aanleg van de RijnGouwelijn kwam eind jaren negentig van de vorige eeuw voort uit verschillende bestuurlijke wensen. In de Leidse politiek was er reeds lang behoefte aan een meer representatieve inrichting van de Breestraat. De vele fietsers en bussen in de Breestraat werden daarbij als een belemmering ervaren. De gedachte was dat de bussen vervangen zouden kunnen worden door een tramlijn, die de Breestraat meer allure zou geven en meer en koopkrachtiger publiek naar het kernwinkelcentrum zou vervoeren. Door de tram in westelijke richting door te laten rijden naar Katwijk en Noordwijk zou Leiden weer een tramverbinding krijgen met deze twee badplaatsen, die met het opheffen van de Blauwe Tram was komen te vervallen. Daarmee zou ook de bouwlocatie Nieuw Valkenburg worden ontsloten.

Ten oosten van Leiden werd de spoorlijn Gouda – Alphen afgestoten door de NS. Deze lijn zou een nieuwe toekomst zou kunnen krijgen door koppeling aan de tramlijn die men in Leiden wilde aanleggen. Het concept light rail, waarbij railvoertuigen deels op straatniveau via normale tramrails en deels over spoorrails rijden, dat met succes was ontwikkeld in Karlsruhe, zou dit mogelijk maken. Gebruikmakend van de bestaande spoorrails tussen Alphen en Leiden Lammenschans zouden er zo tramtreinen van Gouda naar de kust kunnen rijden.

De ontwikkeling hiervan was een bestuurlijke uitdaging voor de provincie, die net de taak van vervoersautoriteit had gekregen. De provincie was geen bemoeienis gegund met Randstadrail, dat onder de competentie van Haaglanden en de Stadsregio Rotterdam viel, maar de RGL zou geheel lopen over het gebied waar de provincie vervoersautoriteit is. En daarmee was het plan voor de RGL geboren.

Bezwaren

Bij het plan voor de RGL werden echter een groot aantal bezwaren over het hoofd gezien. Rover heeft daar van het begin af aan op gewezen.¹ In de Leidse politiek werden deze bezwaren geleidelijk erkend, culminerend in het huidige collegeakkoord. Als reizigersorganisatie gaat het ons om de nadelige consequenties die het plan zal hebben voor de OV-consument. Die betreffen enerzijds de hoge exploitatiekosten en de gevolgen daarvan voor het busnet, anderzijds de nadelen voor specifieke verbindingen.

Beide zijn het gevolg van de basisfout die aan de RGL ten grondslag ligt: de RGL is niet gebaseerd op gedegen onderzoek van de behoefte van de reiziger, maar op bestuurlijke overwegingen, waarbij vooral het reeds bestaan van een spoorverbinding

¹ Brief landelijk voorzitter Rover aan de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 oktober 2001.

tussen Gouda en Leiden Lammenschans uitgangspunt geweest is. Dat voor Leidse reizigers Utrecht en Zoetermeer interessantere bestemmingen zijn dan Gouda, speelde geen rol. Terwijl de provincie voor het overige de ontwikkeling van het openbaar vervoer had gedelegeerd aan het ontwikkelbureau Connexion, werd dit bureau buiten de ontwikkeling van de RGL gelaten. Daardoor is pas geleidelijk aan duidelijk geworden wat de RGL betekent voor het busvervoer.

Er zijn twee factoren waardoor hoge exploitatiekosten zullen optreden. In de eerste plaats vraagt het lightrail concept in het geval van de RGL bijzondere voertuigen, die speciaal ontwikkeld moeten worden, maar waarbij slechts een beperkt aantal voertuigen zal worden afgenomen. De voertuigen dienen aan de ene kant te beschikken over de flexibiliteit die nodig is om in de stad scherpe bochten te nemen, bij voorbeeld op het kruispunt Hooigracht/Langegracht, en aan de andere kant snelheden boven 100 km/h te kunnen maken om zich aan te passen aan de treindienst op de lijn Alphen-Leiden. In dat opzicht wijkt de situatie rond Leiden af van die in Karlsruhe, waar het treinverkeer minder intensief is en dus meer mogelijkheden biedt voor de inpassing van tramtreinen met een lagere snelheid.

Het medegebruik van de bestaande rails op het traject Alphen-Leiden Lammenschans, waarvan oorspronkelijk werd verwacht dat het een kostenvoordeel opleverde, wordt zo tot een extra kostenpost, die anders dan de investering in infrastructuur drukt op de exploitatie. Het is in dit verband frappant dat men bij de aanleg van de Nottingham tram in Engeland, die net als de RGL buiten de stad het tracé deelt met een oudere spoorlijn, gekozen heeft voor afzonderlijk (enkel) spoor voor tram en trein, in plaats van voor dubbelspoor voor tram en trein gezamenlijk.

De andere factor is dat in vergelijking met andere tramverbindingen de frequentie op de RGL betrekkelijk laag zal zijn. Op belangrijke delen van het traject (Gouda-Zoeterwoude en Katwijk-Noordwijk) wil men een minimumfrequentie voorschrijven van eenmaal per kwartier, ook in de spits.² Daarmee voldoet men niet aan de primaire eisen die gesteld worden in het kader van het Zuidvleugernet.³ Op zondag is de minimumfrequentie zelfs niet hoger dan eens per half uur, ook op de verbinding van Leiden met het strand in Katwijk. Dit relativeert de nadruk die in de publiciteit vaak gelegd wordt op het belang van de verbindingen van Leiden en omgeving met het strand.

De betrekkelijk lage frequentie is uiteraard het gevolg van het lage aantal passagiers dat verwacht wordt in vergelijking met echte HOV verbindingen. Dat lage aantal passagiers heeft negatieve gevolgen voor de exploitatieresultaten. Volgens de laatste raming zal het exploitatietekort inclusief infrabeheer € 13 miljoen per jaar bedragen.⁴ Daarbij wordt een kostendeckingsgraad verwacht van 53%, tegen 56% voor de bussen. Om het exploitatietekort van de RGL op te kunnen brengen (en om de tekorten

² Zie het concept-programma van eisen voor de aanbesteding van de exploitatie, 22 juli 2008, p.10.

³ Kernteam Zuidvleugernet (Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden, Provincie Zuid-Holland), Voortgangsrapportage Zuidvleugernet: 'Op weg naar een uitvoeringsagenda', ten behoeve van het BO-MIRT op 19 mei 2010, Concept 6 mei 2010, p. 19.

⁴ Bijlage bij de brief van gedeputeerde Van Dijk aan de Commissie MKE, 19 november 2008.

op de RGL niet nog verder op te laten lopen) wordt een groot aantal buslijnen geschrapt. Een motie om na aanleg van de RGL de dienstverlening door het openbaar vervoer op peil te houden met inzet van eigen middelen van de provincie, is door Provinciale Staten op 17 oktober 2007 verworpen.

Of het overigens haalbaar is voor het geraamde bedrag de exploitatie van de RGL aan te besteden is zeer de vraag. Om tot een programma van eisen te komen heeft de provincie in augustus 2008 besloten een 'consultatieve dialoog' aan te gaan met mogelijke gegadigden. De verwachting was toen dat de aanbesteding in april 2009 zou kunnen plaats vinden. Inmiddels zijn we meer dan een jaar verder, maar is het Programma van Eisen nog niet in de fase dat het om advies aan de consumentenorganisaties kan worden voorgelegd.

Op 8 oktober 2009 werd aan Provinciale Staten meegedeeld dat men alvorens tot een definitief Programma van Eisen te komen, een aantal onderwerpen nader moest uitwerken, waaronder de opbrengstverdeling en de aanschaf van het materieel. Daaruit kan men afleiden dat eventuele exploitanten kennelijk weinig geneigd zijn de risico's van de exploitatie en van de aanschaf van het materieel op zich te nemen. Ook uit informele contacten met vervoerders is ons gebleken dat zij weinig zien in de RGL, al zullen ze een mogelijkheid om geld te verdienen niet laten lopen.

Het alternatief is nu dat de provincie de risico's van de exploitatie en van het materieel voor zijn rekening neemt, maar tot nu toe is niets gebleken van politieke bereidheid daartoe bij de provinciale bestuursorganen. Daarmee zou een provinciaal OV-bedrijf ontstaan, waarbij de provincie alleen de inhuur van personeel uitbesteedt. Dat zou een majeure beleidswijziging zijn, waarvan onduidelijk is of daarvoor binnen de provincie een politiek draagvlak bestaat. Binnen het college van GS hebben CDA en VVD een meerderheid, partijen die juist een eind willen maken aan de eigen vervoersbedrijven van de grote steden.

De RGL-oost

De magere passagiersaantallen zijn het gevolg van een aantal inherente zwaktes van de lijn. De grootste kernen ten oosten van Leiden die door de RGL met Leiden verbonden worden, hebben al een snelle spoorverbinding met het hoofdstation. De reis vanuit Alphen kost 14 minuten, die vanuit Gouda (in de brede spits) 33 minuten. Weliswaar moet men dan overstappen wanneer men het Leidse kernwinkelapparaat wil bezoeken, maar analyse van het busgebruik leert dat reizigers van buiten de agglomeratie (Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest en Voorschoten) in overgrote meerderheid Station Leiden Centraal als reisdoel hebben, terwijl de reizigers vanuit de agglomeratie ook in significante mate van de halte Breestraat gebruik maken.

De rit van Gouda Station naar Leiden Centraal met de RGL zal 49 min. gaan duren,⁵ dus 16 min. meer. Dat is dus een groot nadeel voor de reiziger. Waarschijnlijk zullen

⁵ Royal Haskoning, *Achtergrondrapport Vervoerwaarde en Exploitatie RijnGouwelijn / West, Eindconcept*, 8 februari 2008, p. 55.

de meeste reizigers van Gouda naar Leiden Centraal de trein via Den Haag prefereren, tenzij er in Alphen een snelle overstap op de trein komt. In de provinciale plannen is men echter geneigd de treinverbinding Leiden – Alphen Utrecht zo veel mogelijk te negeren.⁶

Voor de kernen tussen Alphen en Gouda geldt, dat de RGL betrekkelijk ver van het centrum ligt, en dat daarom voor veel inwoners de loopafstand naar het openbaar vervoer zal toenemen wanneer de parallelle buslijnen worden opgeheven. Eerdere plannen om juist nabij de halteplaatsen nieuwe woningen te bouwen zullen niet of in mindere mate worden gerealiseerd, omdat dit gebied inmiddels deel uitmaakt van een krimpregio. Ook voor deze kernen geldt dat de reis met de RGL naar Leiden Centraal aanzienlijk langer zal duren dan met de huidige sprinters.

Voor Hazerswoude en Zoeterwoude zouden de nieuwe halteplaatsen aan de RGL een verbetering kunnen zijn, ware het niet dat ook hier ter wille van de exploitbaarheid van de RGL de parallelle buslijnen zullen moeten verdwijnen. Daarmee wordt voor veel inwoners de loopafstand aanzienlijk groter. Voor een kern als Groenendijk betekent het dat men verstoken raakt van OV. Onlangs werd hier nog de aandacht op gevestigd door de voorzitter van het wijkcomité.⁷ Ook in deze zone zullen eerder voorziene bouwplannen als gevolg van gewijzigde planologische inzichten tot minder passagiers leiden dan destijds geraamd.

De Breestraat

Het aantal in- en uitstappers van de RGL-oost in de Breestraat werd in 2007 geraamd op 4601 per dag,⁸ terwijl dat er bij de huidige bussen 7000 zijn. De zwakke vervoersrelatie tussen het Leidse kernwinkelapparaat en de grotere kernen buiten de agglomeratie was reden voor Connexxion om met ingang van december 2008 de doorgaande busverbindingen tussen Katwijk en Noordwijk en de Leidse Binnenstad te staken, overigens zonder dat ook maar één RGL-voorzitter daar bezwaar tegen heeft gemaakt.

Na het referendum van 2007 heeft de provincie gekozen voor het tracé via Hooigracht en Langegracht. Een groot voordeel daarvan voor de exploitatie van de RGL is dat daarbij in tegenstelling tot de Breestraat dubbel spoor mogelijk is. Een vertraging in één richting heeft dan geen gevolgen voor het verkeer in de andere richting, wat bij de RGL extra van belang is omdat deze door de inpassing in de treindienstregeling op het hoofdspoor aan nauwe 'time slots' gebonden zal zijn. Dat tot 2007 dit alternatief nooit aan de orde is geweest zegt iets over het gebrek aan analyse bij de aanvankelijke besluitvorming over de RGL.

⁶ Een markant voorbeeld daarvan zien we in de eerder aangehaalde Voortgangsrapportage Zuidvleugelnet, waar in Fig. 1 de spoorverbindingen van Alphen met Leiden, Gouda en Utrecht eenvoudig zijn weggelaten om de komst van de RGL te promoten, terwijl in Fig. 3 het belangrijke knooppunt Leiden Lammenschans genegeerd wordt.

⁷ Leidsch Dagblad 2 juni 2010: 'Kiezen voor RGL is kiezen voor afbraak van ov'.

⁸ ISA-VIA, Analyse verkeersveiligheid infrastructuur RijnGouwelijn, 21 februari 2007.

Voordeel van het tracé over de Hooigracht is ook dat daarmee de grote stroom van fietsers op weg naar of van het station Leiden Centraal en naburige locaties gebruik kan blijven maken van de Breestraat, en dat het mogelijk blijft de stadsbussen te laten halteren in de Breestraat, zo dicht mogelijk bij het middelpunt van het Kernwinkergebied. Het is overigens nog niet duidelijk of het Leidse gemeentebestuur deze voordelen ook daadwerkelijk zal willen benutten.

De RGL-west

Op het eerste gezicht zou men verwachten dat aanleg van de RGL-west meer oplevert. Hier wordt de afbraak van vroegere railverbindingen teniet gedaan (de Blauwe Tram), en worden zo bestaande busverbindingen opgewaardeerd. Dit heeft in de Leidse raad, voordat de bevolking de gehele RGL bleek af te wijzen, geleid tot het standpunt 'Geen Oost zonder West': men was bereid mee te werken aan de RGL-oost omdat de provincie dat nu eenmaal wilde, maar verwachtte pas echt voordelen van de RGL-west.

Volgens een ex-ante evaluatie in opdracht van de provincie⁹ zal dit echter niet het geval zijn. De totale vervoersprestatie van het OV zou door aanleg van deze lijn bij de meest gunstige variant slechts met 2% toenemen tot 2020, terwijl de (auto)mobiliteit in de zelfde periode zou stijgen met 20%. Gedeputeerde Van Dijk stelt daartegenover dat daarbij niet is inbegrepen dat reizigers het gebruik van een tram vanwege het comfort prefereren boven een bus, maar de onderzoekers stellen dat deze 'trambonus' wel degelijk is meegenomen.¹⁰ Zonder de trambonus zou door de aanleg van RGL en het daaraan gekoppelde opheffen van buslijnen het aantal reizigers met 20 to 25% dalen.

Voor de verwachte gebrekkige vervoersprestaties van de RGL-west kunnen twee verklaringen worden gegeven. Voor Katwijk geldt dat door het wegvallen van een aantal buslijnen voor velen de loopafstand naar de dichtstbijzijnde OV-halte zal toenemen. Dit doet het effect van het hogere comfort van de RGL t.o.v. de bestaande busverbindingen nagenoeg teniet.

In het geval van de RGL-west is ook van belang dat daarin de verbinding van Katwijk Centrum met Noordwijk is opgenomen. Deze maakt ongeveer de helft van het tracé uit, maar is slechts van belang voor een kleine minderheid van de reizigers. Omdat de bussen tussen Noordwijk en Leiden worden opgeheven, betekent dit een aanzienlijke omweg. De afstand tussen Leiden Centraal en Noordwijk Vuurtorenlein bedraagt met de RGL ten minste 15,1 km, nu met de bus 12,0 km. Dat betekent een extra rijtijd van 2 à 3 min., maar ook wordt de reis duurder. Het voor de RGL in te voeren HOV-tarief heeft een 15% hogere km-prijs dan de bus, en is voor de meeste reizen duurder dan een reis over dezelfde afstand per spoor 2e klas. Net als de inwoners van de zone Gouda-Alphen ondervinden de inwoners van Noordwijk daarmee direct

⁹ Royal Haskoning, *Achtergrondrapport Vervoerwaarde en Exploitatie RijnGouwelijn / West*, Eindconcept, 8 februari 2008.

¹⁰ Zie p. 27 van het rapport.

nadeel van de RGL. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de gemeente Noordwijk zich verzet tegen de aanleg van de RGL.

Voor een rationeel provinciebestuur zou dat aanleiding zijn geweest opdracht te geven de effecten te onderzoeken van het laten vervallen van de tak naar Noordwijk, mede omdat de financiering hiervan nog steeds niet rond is en de gemeente Noordwijk medewerking aan de RGL weigert. De provincie wil daar echter niet van weten: achtereenvolgende gedeputeerden zien het als hun taak ervoor te zorgen dat het ooit vastgestelde plan wordt gerealiseerd, niet om tot een optimaal openbaar vervoer te komen.

Het aantal reizigers per dag op de RGL werd in de planstudie van 2002 geschat op 78.000, in 2008 nog slechts op 49.000, onder meer vanwege de gewijzigde planologische inzichten. Deze daling is geen reden geweest om het project te heroverwegen. Wel wordt nu uitgegaan van kortere tramtreinen.

De RGL is een typisch voorbeeld van bestuurlijke verstrikking. Nieuwe ontwikkelingen zijn geen aanleiding het plan te heroverwegen, en de gedachte dat het oorspronkelijke plan al niet deugde omdat dat niet gebaseerd was op een reële keuze tussen alternatieven wordt al helemaal buiten de deur gehouden.

In de Statenvoordracht voor de toepassing van doorzettingsmacht ten behoeve van de RGL werd als ultieme ratio opgevoerd dat er een doorgaande verbinding moest komen van Gouda naar de kust. Er werd zelfs geen poging gedaan te beargumenteren waarom een dergelijke verbinding belangrijker is dan bij voorbeeld een doorgaande verbinding Katwijk – Zoetermeer of Gouda – Schiphol.

Een nieuw argument is dat de RGL deel zou uitmaken van het Zuidvleugelnet. Maar daarin sluit het niet aan bij Stedenbaan en niet bij Randstadrail. Het sluit ook niet aan bij de HOV-systemen in de Noordvleugel: Randstadspoor en de Zuidtangent. Ten midden van al deze ontwikkelingen is het een vreemde eend in de bijt.

Alternatieven

In een brief aan Provinciale Staten van Zuid-Holland en de gemeenteraad van Leiden hebben wij op 9 mei van dit jaar een beroep gedaan op beide partijen om de discussie te verschuiven van de politieke en bestuurlijke legitimatie van de verschillende standpunten naar een inzet van de beschikbare investeringsmiddelen zodanig dat het resultaat in termen van reizigerskilometers en kostendekkingsgraad optimaal is. Daartoe zouden de effecten van alle in discussie zijnde varianten met het zelfde model moeten worden doorgerekend. Het zou voor ons onverteerbaar zijn wanneer het tegen beter weten vasthouden door de provincie aan de RGL er uiteindelijk toe zou leiden dat op het moment dat men toe moet geven dat de RGL niet haalbaar is, het gereserveerde geld besteed gaat worden aan nieuwe autowegen.

Tot nu toe heeft de provincie Zuid-Holland zich niet bereid getoond om deze nieuwe invalshoek te kiezen, maar heeft de gemeente zich daar wel geïnteresseerd in ge-

toond, zoals mede blijkt uit de opdracht aan uw commissie. Daarom lopen wij in het onderstaande de door ons genoemde alternatieven na, waarbij wij ons goed realiseren dat deze lijst bepaald niet uitputtend is, en dat ook niet op voorhand vaststaat dat elke suggestie ook een positief resultaat zal opleveren. Daarvoor is onderzoek nodig waarvoor wij niet de financiële middelen hebben, maar Uw commissie wel.

De spoorlijn Leiden - Utrecht

De spoorlijn Leiden-Utrecht verbindt het vijfde station van Nederland¹¹ met het tweede. Niettemin rijdt er slechts één trein per half uur in beide richtingen. Verhoging van de frequentie tot een kwartiersdienst is technisch mogelijk wanneer er tussen Woerden en Bodegraven een stukje dubbelspoor bijkomt. De kosten hiervan kunnen beperkt blijven wanneer een combinatie plaats vindt met de aanleg van een keerspoor bij Woerden t.b.v. Randstadspoor en groot onderhoud aan de rails dat nodig is vanwege opgetreden verzakkingen. Om de kosten hiervan te berekenen is een verzoek nodig van een of meer publieke opdrachtgevers aan ProRail. Wij zijn daartoe een lobby gestart bij de verschillende gemeenten aan de spoorlijn. Wellicht kan uw commissie bevorderen dat dit onderzoek snel plaats vindt.

Ons staat daarbij voor ogen dat naast de bestaande intercity Leiden – Utrecht eens per half uur een trein van Randstadspoor als sprinter doorrijdt naar Leiden. Op het traject Alphen – Leiden zouden dan nieuwe stations kunnen worden geopend t.b.v. de sprinter, bij voorbeeld in Hazerswoude en Zoeterwoude Rijndijk. Daarmee zou het Stedenbaanconcept, een provinciaal project dat wij van harte onderschrijven, ook op deze lijn worden toegepast.

Anders dan gesteld door Movares,¹² is daar geen aanpassing van het Leidse station voor nodig, omdat er nu in de brede spits al een kwartierverbinding Leiden – Alphen wordt onderhouden. Het betekent wel dat reizigers tussen Leiden en Gouda in Alphen zullen moeten overstappen, tenzij een hogere frequentie tussen Leiden en Alphen exploitatief te realiseren valt. Bij welke frequentie dit nieuwe eisen stelt aan het Leidse station, valt buiten onze competentie.

Deze verhoging van de frequentie op Leiden – Utrecht is ook mogelijk indien de Rijn-Gouwelijn in bedrijf komt. Als de NS gelijk heeft dat de RGL passagiers voor de NS zal aanvoeren heeft het echter wel nadelige gevolgen voor de exploitatie van de Rijn-Gouwelijn. De provincie zal daarom huiverig zijn om daadwerkelijk aan deze in de Provinciale Structuurvisie opgenomen frequentieverhoging mee te werken.

Op langere termijn zou de hele verbinding dubbelsporig moeten worden, met een hoge brug over het Rijn-Schiekanaal en een nieuw dubbelsporig station Lammenschans, dat vanaf beide zijden van de Lammenschansweg toegankelijk is om zo een snellere overstap op de bussen mogelijk te maken.

¹¹ Op basis van aantallen instappende en uitstappende reizigers

¹² AGV Movares, *Quick scan regionale OV-verbindingen in de provincie Zuid-Holland*. Utrecht 11 mei 2010, p. 13.

Leiden – Noordwijk

In plaats van met de RGL lijken reizigers tussen Leiden en Noordwijk meer gediend met een betere busverbinding, met voorrang bij verkeerslichten en waar nodig een vrije baan of busstrook. Een van de buslijnen op Noordwijk zou geleid kunnen worden via het bestaande viaduct in de A44 aan het eind van Wassenaarseweg in Leiden. Dat geeft een snellere verbinding en ontsluit zonder omweg de nieuwe Oegstgeestse wijk Nieuw Rhijngest en het Leeuwenhoek terrein. Voor de noodzakelijke aanpassing heeft het intergemeentelijke samenwerkingsverband Holland Rijnland al een subsidie aangevraagd bij de provincie.

Katwijk – Leiden

Een tramverbinding tussen Leiden en Katwijk lijkt aanzienlijk kansrijker dan tussen Katwijk en Noordwijk. Toch dient hier ook het alternatief van bussen te worden gezien. Die hebben het voordeel dat ze in Katwijk kunnen 'uitwaaiëren'. De bouwlocatie Nieuw Valkenburg wordt beter ontsloten met een bus die het woongebied binnen rijdt dan met een tram die alleen langs het woongebied rijdt, zoals nu de bedoeling is.

Wanneer er een trambaan komt, zou die ook voor bussen berijdbaar moeten zijn, zodat de bestaande buslijn Den Haag – Katwijk – Noordwijk (bus 95) niet hoeft te worden opgeheven, maar hier gebruik van kan maken. Gedacht kan ook worden aan een vrije busbaan die gemakkelijk te 'vertrammen' is.

Leiden – Zoetermeer

Zoetermeer heeft zich ontwikkeld tot een stad met meer dan 100.000 inwoners, op ca 10 km van Leiden. Het is grootste stad in de nabijheid zonder railverbinding met Leiden. Niet toevallig heeft het de drukste busverbinding met Leiden, in de ochtendspits rijdt er in beide richtingen elke vijf minuten een bus (lijn 206). Het is een van de verbindingen die hoog scoort in de door AGV Movares uitgevoerde quick scan.¹³

Vervanging van deze busverbinding door een tram zou meer snelheid en comfort opleveren, zonder dat reizigers hun instaphalte kwijt raken. De tram zou kunnen aantakken op Randstadrail, zodat er in tegenstelling tot de RGL geen nieuwe techniek nodig is en de voertuigen uit serie leverbaar zijn. In Zoetermeer is een dergelijke aantakking ruimtelijk nog mogelijk, en er is daarvoor ook draagvlak binnen het college.

Wanneer er een trambaan Zoetermeer - Leiden komt, kunnen de trams doorrijden via Leiden naar Katwijk. Er is dan ook geen afzonderlijke stallings- en onderhoudsvoorziening voor de trams tussen Katwijk en Leiden meer nodig, anders dan bij de RGL.

Holland Rijnland heeft voorgesteld bus 206 te vervangen door de Meerlijn, die via de Churchillaan zou lopen. De voordelen hiervan zijn nooit duidelijk geworden, terwijl

¹³ AGV Movares, *Quick scan regionale OV-verbindingen in de provincie Zuid-Holland*. Utrecht 11 mei 2010.

evident is dat de afstand toeneemt en de doorstroming problematisch wordt, door de gelijkvloerse spoorwegkruising bij de Haagweg. Ook dat zou voorwerp van onderzoek moeten zijn.

Leiden – Leiderdorp

In plaats van een doortrekking van de tramlijn Katwijk – Leiden naar Zoetermeer, wordt ook wel gesproken over doortrekking naar Leiderdorp. Hier zijn in principe twee alternatieven: via de Willem de Zwijgerlaan, en via de Langegracht. De laatste verbinding zou ook bijdragen aan de ontsluiting van de Binnenstad. Belangrijk daarbij is, dat Leiderdorpers veel vaker gebruik maken van het Leidse kernwinkelapparaat dan de inwoners van de meeste kernen die door de RGL met Leiden verbonden zouden worden.

Duinstreek – Schiphol

Met de groei van Schiphol wordt ook de vervoersrelatie tussen de Duinstreek en Schiphol belangrijker. Dit is aanleiding geweest voor de Verkenning OV-corridor Duin- en Bollensteek – Schiphol. De resultaten waren enigszins teleurstellend. Doortrekking van de Zuidtangente naar Lisse lijkt haalbaar, evenals naar Sassenheim zij het met een lagere frequentie, en onder voorwaarde dat er elk kwartier een trein stopt in Sassenheim. Koppeling aan een verbinding Noordwijk - Sassenheim is niet zinvol, deze dient afzonderlijk beschouwd te worden. In de studie komt wel de RGL voor, maar niet een rechtstreeks busverbinding tussen Leiden en Noordwijk.

Niet is nagegaan wat de effecten zouden zijn van rechtstreeks doortrekken van de Zuidtangente van Lisse naar Noordwijk via Noordwijkerhout, met overstapmogelijkheden van/op de lijn Haarlem – Leiden bij de Keukenhof. Ook deze variant zou onderzocht moeten worden.

De juridische positie van Leiden

Een aantal elementen uit het bovenstaande zouden naar onze mening ook van belang kunnen zijn voor de juridische positie van de gemeente Leiden. In de eerste plaats gaat het daarbij om de haalbaarheid van het plan. Wanneer de provincie niet duidelijk kan maken dat haar plan realiseerbaar is, kan het dan de gemeente Leiden worden verweten wanneer zij niet langer meewerkt?

In ieder geval is duidelijk dat de provincie er niet in is geslaagd de exploitatie aan te besteden binnen de termijn die zij zichzelf gesteld had. Uit teksten van de provincie zelf mag worden opgemaakt dat de exploitatie alleen mogelijk is wanneer de provincie zelf het opbrengstenrisico loopt en bereid is de voertuigen aan te schaffen. Daarmee zou een provinciaal OV-bedrijf ontstaan. Dat zou een majeure beleidswijziging zijn, waarvan onduidelijk is of daarvoor binnen provincie een politiek draagvlak bestaat.

Voorts is duidelijk dat de inhoudelijke onderbouwing van het plan uitermate mager is. De provincie is ook niet bereid tot een beter onderbouwd OV-beleid te komen. In verdere procedures zal daar door Rover maar ook door anderen uitgebreid op worden gewezen, wat voor de provincie ten minste het risico oplevert dat de bestuursrechter een door de gemeente vastgesteld bestemmingsplan of een door de provincie vastgesteld inpassingsplan zal af wijzen

Ten slotte is van belang dat uit hoofde van de bestaande bestuursovereenkomst de gemeente Leiden een voorontwerp voor het bestemmingsplan heeft vrij gegeven voor de inspraak. Wij hebben daarop gereageerd, en erop aan gedrongen het plan op een essentieel punt te wijzigen. Wij hebben daarbij het recht dat het college van B&W en eventueel daarna de gemeenteraad onze bezwaren inhoudelijk toetst. Art. 129 lid 1 van de grondwet schrijft in dat verband voor: 'De leden stemmen zonder last'. Wanneer college of Raad ons uiteindelijk gelijk geeft, kan dat dan de gemeente Leiden worden tegengeworpen?