



Afdeling Leiden  
secr. Truus Schalekamp 071-5170364 leiden@rover.nl

## Nieuwsbrief augustus 2007

Geachte leden,

Hierbij nodigt het bestuur van Rover-Leiden u uit voor 2 bijeenkomsten op 25 september 2007 in Einstein, Nieuwe Rijn 19 te Leiden (tegenover het stadhuis)

### AGENDA HUISHOUEDELIJK GEDEELTE.

1. 19.30 uur **opening**,
2. **Mededelingen**,
3. **Verslag secretaris'**)
4. **Verslag penningmeester'**)
5. **Goedkeuring Rovervisie GVVP'**)

')}Toelichting 3 t/m 5: onderliggende stukken zijn bijgevoegd. Desgewenst kan hierover worden gediscussieerd. Vragen waarvan de beantwoording mogelijk meer voorbereiding eist, kunnen tot 12 september worden gezonden aan leiden@rover.nl.

### 6. **Bestuursverkiezing.**

Toelichting: Alle bestuursleden stellen hun functie beschikbaar. Ze zijn ook allen herkiesbaar. Han Poortman echter niet als voorzitter. Zijn landelijke functie in de Werkgroep Spoorwegen eist al te veel tijd. Hij zal de afdeling wel bij het regionaal overleg bij NS blijven vertegenwoordigen. Paul Bordewijk heeft zich bereid verklaard het voorzitterschap op zich te nemen, Truus Schalekamp blijft secretaris, Hans van Dam penningmeester en naast Han blijven Minco de Groot en Randy Koo lid.

Tegenkandidaten kunnen zich tot 12 september melden; bij voorkeur op leiden@rover.nl.

7. **Overdracht voorzitterschap**,
8. **Rondvraag**,
9. **Sluiting** huishoudelijke vergadering.

OPENBAAR THEMAGEDEELTE (vanaf ongeveer 20.30 uur).

Het onderwerp is de ontwikkelingen bij de chipkaart. Het programma is nog niet geheel rond, maar zodra hierover meer bekend is zal dit op de website van de afdeling worden gepubliceerd.

## **Kort jaarverslag Rover Leiden van Oktober 2006 tot September 2007**

Het bestuur kwam 10 keer bij elkaar, waarbij de volgende onderwerpen werden behandeld:

Het landelijk Rover-beleid, de bijeenkomsten van de Adviesraad werden voorbereid en bijgewoond.

Het bestuur zette zich in voor het behoud van de lijnen 65 en 145, met enig succes. Enkele leden hebben deelgenomen aan de door de gemeente georganiseerde GVVP atelierbijeenkomsten, waarbij de hoofdlijnen van het Rover-standpunt zijn ingebracht. Enkele bestuursleden namen deel aan het ROVH en ROM overleg, de adviserende platforms van reizigers in resp. Leiden/Duin- Bollenstreek en Midden-Holland, waarbij ook de chipkaart vaak onderwerp van gesprek was.

ROVER Leiden was vertegenwoordigd bij alle vier Adviesraad vergaderingen, bij twee regionale overleggen bij NS Randstad Zuid en bij NS Randstad Noord drie keer.

Voorts werd door enkele bestuursleden deelgenomen aan een workshop in het kader van Stedenbaan.

Veel tijd is gestoken in de ontwikkelingen rond de Rijn Gouwe Lijn en de acties in het kader van het referendum. Deze acties en de uitslag van het referendum en het al jaren lang aandringen van ROVER Leiden hebben NS er toe gebracht een verbeteringsvoorstel voor de treindienst Leiden - Utrecht te concipiëren.

## **Financieel verslag Rover Leiden 2006-2007**

De afdelingen van Rover kunnen kiezen voor een eigen financiële huishouding (met bank- of girorekening), of alle uitgaven declareren bij Rover landelijk (tot het voor de afdeling geldende budget). Omdat een eigen financiële huishouding geen meerwaarde heeft, heeft de afdeling Leiden voor het laatste gekozen. De uitgaven betreffen bijeenkomsten, reiskosten en acties. Er zijn geen eigen inkomsten.

Rover Leiden heeft het afgelopen jaar actie gevoerd in het kader van het referendum inzake de RijnGouwelijn. Daarin werd samengewerkt met STOOM en de Fietsersbond Leiden. Het financiële beheer werd verzorgd door STOOM, en de kosten konden worden bestreden uit de gemeentelijke subsidie (in totaal 20.000 euro). Er zijn geen kosten blijven "hangen".

De afdeling heeft bijeenkomsten gehouden in oktober 2006 (ALV) en juni 2007 (themabijeenkomst over hoogwaardig openbaar vervoer). De bijbehorende nieuwsbrieven zijn door Rover landelijk verzorgd.

De reiskosten worden door de bestuursleden rechtstreeks gedeclareerd, hetzij bij Rover landelijk (en drukken door lidmaatschappen van werkgroepen niet altijd op het afdelingsbudget), hetzij bij de organisaties waarvoor de kosten zijn gemaakt.

Het budget dat binnen de landelijke organisatie voor de afdeling beschikbaar is bedroeg in 2006 585 euro, en in 2007 606 euro. In 2006 is in totaal ruim 515 euro uitgegeven (nieuwsbrief 195 en declaraties ruim 320). In 2007 tot nog toe voor de bijeenkomst op 13 juni iets meer dan 272 euro.

## Verslag van ROVER bijeenkomst inzake Systemsprong OV Leiden

### **Beknopt verslag**

Afdelingsvoorzitter **Han Poortman** heet iedereen welkom. **Paul Bordewijk**, die optreedt als voorzitter van de avond en discussieleider, legt de planning van de avond uit. **Hans van Dam** start met een inleiding – ondersteunt door powerpoint - over de uitgangspunten voor het OV in Leiden zoals het afdelingsbestuur van ROVER dat ziet. Deze uitgangspunten zijn met de uitnodiging meegestuurd. In de zaal liggen ook nog enkele kopieën ter inzage. Vervolgens geeft **Gabriël Hoezen** een toelichting op drie scenario's die door het bestuur zijn uitgewerkt en mede onderwerp van discussie zijn deze avond.

Na deze inleidingen heeft de zaal de gelegenheid te reageren op de uitgangspunten voor het OV in en om Leiden. Na het voeren van discussie over de uitgangspunten, kunnen de aanwezigen hun voorkeur uitspreken voor hun favoriete scenario. Dit verslag bevat geen woordelijk verslag van de discussie of namen van de vragenstellers, maar geeft de geplaatste opmerkingen zoveel mogelijk gebundeld op onderwerp weer. Eventuele reacties van het bestuur/initiatiefnemers zijn cursief weergegeven.

Helaas komen we niet meer aan de discussie over de scenario's toe, maar wel uitgebreid over de uitgangspunten voor het OV te Leiden.

### Vragen/opmerkingen uit zaal ná inleidingen over uitgangspunten:

#### **Reikwijdte OV-visie**

- Er moet niet alleen naar vervoerssituatie vanuit Leiden stad gekeken worden, maar ook naar hoe de verbindingen vanuit de regio zijn.
- Regio dient ook een OV-visie te krijgen: *bijv. over de relatie Kust – Den Haag v.v. Zal in latere bestuursvisie worden meegenomen. Nu ging het primair om de Leidse situatie n.a.v. de patsstelling rond uitslag referendum RGL.*
- Betere aansluiting op/hoge frequentie vanaf transferium is wenselijk
- Moet betaalbaar OV ook een uitgangspunt zijn? *Is (al) onderdeel landelijk beleid ROVER.*
- Er zijn veel problemen rond de concessiegrensoverschrijdende lijnen. *Afdeling is op de hoogte van diverse problemen (o.a. lijn 145) en neemt daarin ook actie!*
- Er is niet naar de kosten gekeken in de verschillende scenario's. *Het afdelingsbestuur vindt dat geen primaire taak voor ROVER. Maar natuurlijk is in het achterhoofd financiële betaalbaarheid/relevantie meegenomen.*
- ROVER zou meer financiële ruimte voor OV moeten bepleiten bij OV- autoriteit(en). *Is (al) onderdeel landelijk beleid ROVER. Afdelingsbestuur zal zich beraden of eigen aanvulling op landelijk standpunt nodig is.*
- Financiering zou mede kunnen geschieden door bedrijven via de aanleg van grote of kleine parkeerterreinen. Met een klein parkeerterrein komt OV meer in zicht.

#### **Impact MAXX formule**

- Angst voor aantasting fijnmazigheid van Leidse net bij nieuwe opzet busdienst
- Vrees voor kannibalisme van andere OV-lijnen bij toepassing MAXX formule. *Bij goede opzet en uitvoering zal Maxx-formule zeker een korte termijneffect hebben op bezettingscijfers parallelle streeklijnen. Op basis van soortgelijke situaties mag op langere termijn een positief termijn effect verwacht worden.*

- Niet Leiden in/uit, maar Leiden dóór en omheen. *MAXX-formule gaat juist uit van as-en-spaak-layout van netwerk, met as in/nabij economisch binnen.*

### **Voor/nadelen Tram**

- Het grote voordeel van rails is dat zij kruisingsvrij aangelgd kunnen worden. Daarom zou je geen rails door Leidse binnenstad moeten willen, omdat daar te veel kruisingen zijn. Want daardoor gaat het voordeel van de trein verloren.
- Leiden heeft altijd trams gehad
- Tram heeft een plus-factor
- Betekent 'opt-in' kip of ei?: Is de tram-plus factor groot genoeg dat zij vanaf het moment van aanleg de tram rendabel maakt? Of moet er eerst met een HOV-bus begonnen worden. *Ook tram heeft ingroeiperiode nodig.*
- Discussie over veiligheid van de tram moet genuanceerd worden.
- Indien rail door de stad, dan enkel als stadstram.
- Er moet een scheiding zijn/blijven tussen stadstram en het hoofdrailnet.
- Zorgen over paralleliteit tussen geprognosticeerde HOV-verbinding Voorschoten – Leidschendam en NS-spoorlijn Leiden – Den Haag. *Er zal zeker bepaalde mate van paralleliteit en beïnvloeding zijn, maar verbindingen kunnen goed naast elkaar bestaan, omdat ze grotendeels eigen markten bedienen. Bij de spoorlijn de snelle relatie met zowel Noord- als Zuidvleugel Randstad. Bij de HOV verbinding die tussen Voorschoten en Leiden ZW/Centrum enerzijds en tussen Voorschoten en Leidschendam/Beatrixkwartier anderzijds.*

### **Diversen**

- Wat wordt bedoeld met 'fiets en OV'? *Veiligheid fietsers*
- Behoefte aan betere stallingsmogelijkheden voor fietsers nabij stations. *Wordt door afdeling meegenomen in periodiek regionaal overleg.*
- Komen er betere stallingsmogelijkheden voor fietsen bij bushalte in de polder? *OV-Fiets heeft veel plannen voor fietskluisen bij zgn. 'weidehaltes'. Regionale overheden en vervoerders tonen ook belangstelling en bereidheid.*
- Fiets mag niet verdwijnen op Hooigracht ten favoure van het OV.
- De financiën van de projecten moeten bij het eindoordeel naukeurig meegewogen worden. *Waarvan akte.*

Aan het eind van het debat wordt over alle uitgangspunten een **peiling** gehouden. Leden stemmen in grote meerderheid in met deze uitgangspunten/voorstellen ROVER afdelingsbestuur. In het bijzonder onderschrijven de urgentie van verbetering van de as Leiden Centraal – Utrecht. Ook vinden zij dat het Leidse centrum goed bereikbaar moet blijven. Meerderheid is daarom voor een bushalte op de Breestraat.

Aan de scenario's komt men in detail niet meer toe, maar op grond van de gemaakte opmerkingen en voorkeuren van het eerste debat, wordt het beeld scherper. De Maxx oplossingen in Almere en Zwolle lijken goede oplossingen, ook voor Leiden.

### **Kwaliteitssprong voor het OV in de Leidse Regio?**

De afdeling Leiden van Rover heeft op 13 juni een thema-bijeenkomst over dit onderwerp gehouden. Zie hiervoor de nieuwsbrief van mei en de website: [www.rover.nl/leiden/rql](http://www.rover.nl/leiden/rql). De meningsvorming van Rover is mede van belang voor het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van de gemeente Leiden (zie [www.leiden.nl/gvvp](http://www.leiden.nl/gvvp)), en de discussie binnen de provincie over het vervolg op de RGL (zie o.m. [www.rover.nl/leiden](http://www.rover.nl/leiden), [www.rijngouwelijn.nl](http://www.rijngouwelijn.nl) en het provinciale verkeers-

en vervoersplan (PVVP), te vinden op [www.zuid-holland.nl](http://www.zuid-holland.nl), zoekterm beheerstgroei(en)

De aanwezigen onderschreven de uitgangspunten, en verwierpen een voorstel om rails door de Hooigracht niet toe te staan. Als aanvulling werd genoemd dat de uitgangspunten teveel op Leiden zijn gericht, en dat met name de verbinding Katwijk – den Haag meer aandacht behoeft. Onderstaand worden de uitgangspunten herhaald, en aangevuld, ter bekrachtiging door de ALV.

## Uitgangspunten

<i>Toekomstvastheid</i>	De kwaliteit en bruikbaarheid van het OV-systeem is blijvend, ook in veranderende situaties in de toekomst: het moet zich flexibel kunnen aanpassen aan fluctuaties in vervoersvraag en aan ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Het is bovendien milieuvriendelijk en geschikt voor een maatschappij waarin het aandeel van ouderen zal toenemen.
<i>Kwaliteitssprong</i>	Het alternatief moet een duidelijk merkbare verbetering van het openbaar vervoer in de Leidse regio opleveren. Het systeem moet ook voor nieuwe reizigers aantrekkelijk zijn, m.a.w. het moet de potentie hebben mensen te verleiden de auto te laten staan.
<i>Inzichtelijk lijnennet</i>	De structuur van het lijnennet moet simpel maar doeltreffend zijn, zodat ook mensen die niet regelmatig met het openbaar vervoer reizen, weten hoe het OV-systeem in elkaar zit.
<i>Aansluiten bij Stedenbaan</i>	De versterking van de regionale functie van het hoofdtrainnet (Stedenbaan) heeft invloed op de manier waarop het onderliggende OV-net moet worden ingericht.
<i>Verbindingen in noordelijke richting</i>	Naast het verlengen van Stedenbaan naar Haarlem gaat het om nieuwe HOV-verbindingen van de Duin- en Bollenstreek naar Haarlem en Schiphol, en een HOV-verbinding van Alphen aan den Rijn naar Schiphol.
<i>Verbindingen in oostelijke richting</i>	In de richting Alphen a/d Rijn heeft de verbetering van de treinverbinding met Utrecht prioriteit. In deze richting moet een volwaardig tweetreinensysteem worden geboden met 2 snelle IC's naar Utrecht en 4 Sprinters (lighttrain) Het aantal stopplaatsen kan worden uitgebreid, vergelijkbaar met de plannen voor de RGL-Oost. Voltooien van tweesporigheid en kruisingsvrij maken van de spoorlijn door Leiden is noodzakelijk. De verbinding met Gouda wordt verzorgd hetzij de sprinters Gouda – Alphen aan den Rijn te laten doorrijden naar Leiden hetzij door een apart lightrail- of tramsysteem, dat zowel in Gouda als in Alphen uitbreidbaar is
<i>(Regionale) verbindingen in westelijke richting</i>	Voor de verbinding met de bouwlocatie Valkenburg, Katwijk en Noordwijk dient een HOV-oplossing te worden gevonden. Onder HOV wordt in dit geval verstaan een vervoerssysteem met een eigen baan, een herkenbare en attractieve uitstraling, rijcomfort, een hoge frequentie (ook in daluren) en een zeer goede toegankelijkheid. Het kan een rail- of een snelbussysteem zijn.
<i>Verbindingen in zuidelijke richting</i>	Het gaat hierbij vooral om nieuwe HOV-verbindingen Katwijk – den Haag, Leiden – Voorschoten – Leidschendam en Leiden – Zoetermeer, naast de plannen voor Stedenbaan. De Hooigracht/Langegracht is deel van de 2 laatstgenoemde

HOV-tracés, mits deze route autoluw wordt.

<i>Aansluiten bij nieuw GVVP</i>	Het OV-systeem mag niet los gezien worden van de vernieuwde brede visie op mobiliteit in Leiden, zoals die nu ontwikkeld wordt.
<i>Leiden-in en Leiden-uit</i>	Het systeem moet niet alleen gunstig zijn voor reizigers die naar Leiden toegaan, maar ook voor reizigers die Leiden uit willen.
<i>Fiets en OV</i>	De combinatie fiets en OV is succesvol. Het alternatief zal deze relatie moeten versterken.
<i>Bediening van het Leidse centrum</i>	Het centrum van Leiden moet goed bereikbaar blijven met OV, en wel rechtstreeks vanuit de gehele Leidse agglomeratie (Leiden, Oegstgeest, Voorschoten, Leiderdorp). Het gedeelte van de Leidse binnenstad dat voor toeristen interessant is, moet worden ontsloten.
<i>Rail door Leiden onder voorwaarden</i>	Rover is niet tegen rail door Leiden, maar onder voorwaarden. Een moderne stadstram volgens HTM-agglonetconcept 1) is denkbaar voor de Leidse binnenstad. Aansluiten bij het HTM-tramsysteem zou verreweg de voorkeur genieten boven een nieuw 'eigen' systeem. Er dient te worden gekozen voor een traject waarbij dubbelspoor mogelijk is, met het oog op betrouwbaarheid van de dienstregeling en de vervoerscapaciteit. Dit betekent dat een route door Hooigracht/Lange Gracht sterk te verkiezen is boven het Breestraattrace, zo dit al mogelijk is, gezien de aanwezigheid van veel fietsers in de Breestraat.

Ter discussie staat nog onder welke voorwaarden de beoogde HOV-verbindingen direct als rail kunnen worden uitgevoerd. Voornaamste probleem is dat bussen beter kunnen uitwaaiëren, waarbij het HOV-tracé meer als gezamenlijke route van een aantal bussen wordt gezien, dan als een eigen lijndienst.

**HOV** staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer: snel, betrouwbaar, comfortabel, herkenbaar, hoge frequentie, goede actuele reizigersinformatie. In de praktijk gaat het om bussen op een eigen baan, zoals de Zuidtangent tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam Zuidoost, moderne sneltrams of lightrail, zoals die nieuwe tramlijnen in Den Haag, de Trampus-lijnen in Rotterdam of Randstadrail.

Onder de noemer **Stedenbaan** wordt bestaande net van stoptreinen en sprinters op de hoofdspoorlijnen in de zuidelijke Randstad sterk verbeterd: er komen meer stations, hogere 'metroachtige' frequenties en het materieel wordt gevormd door snel optrekkende lightrains.

**HTM-agglonet**: de nieuwe tramlijnen die de afgelopen jaren in Den Haag en omstreken zijn aangelegd kennen grotendeels een vrije baan, comfortabele haltes en zijn relatief snel. Voorbeelden: tram 15 naar Ypenburg en de nieuwe tramlijn 19 van Leidschendam, via de Vinex-wijken naar Delft TU-wijk. Niet te verwarren met Randstadrail.

Met *centrum* wordt bedoeld: het gehele kern-winkelgebied. Een halte in een ander deel van dit gebied kan een alternatief zijn voor de Breestraathalte.