

# Reflectie op concept Gebiedsvisie Stationsgebied (20 feb 2021)

Communicatie: Wim Scholten mobiel: 0651 137 163

Bankrekening NL29 INGB 0007612058 |

[www.houtkwartier.com](http://www.houtkwartier.com) | [communicatie@houtkwartier.com](mailto:communicatie@houtkwartier.com) | Twitter @Houtkwartier



---

Aan: Griffie gemeente Leiden  
C.C. Jelle Deurman, José Biewenga

## Inleiding

Het opstellen van de concept Gebiedsvisie en de verdere uitwerking daarvan is een uitermate complex project. Het voorliggende concept is een grote stap vooruit ten opzichte van de gebiedsvisie van 2012.

De nieuwe gebiedsvisie is gebaseerd op een aantal prima uitgangspunten:

- Het zo veel mogelijk scheiden van de verschillende verkeerstromen (voetgangers, fietsers (verschillende soorten), bussen en auto's)
- Het zo veel mogelijk vermijden kruisende verschillende vervoersstromen
- Voetgangers als prio 1 en fietsers als prio 2 en daarna de bussen
- Integraal ontwerpen rekening houdend met alle verschillende aspecten

We zijn bijzonder tevreden, dat het Leiden OV-knooppunt nu onderdeel is van een MIRT-verkenning. Het resultaat daarvan kan echter potentieel leiden tot forse consequenties voor de gebiedsvisie.

De concept visie kan en moet echter worden aangevuld. Het voorliggende concept kan b.v. beter door beschikbare informatie en voorstellen toe te voegen.

De gebiedsvisie zou een levende gebiedsvisie moeten zijn, die in de loop der tijd wordt aangevuld en verbeterd. In de komende jaren worden diverse aspecten uitgewerkt, waardoor wellicht nieuwe inzichten ontstaan. Er zal sprake zijn van nieuwe ontwikkelingen. Dit moet op een gecontroleerde manier kunnen leiden tot wijzigingen in de gebiedsvisie

In onze optiek is de OV-knoop prioriteit 1. Alle andere ontwikkelingen op het gebied van b.v. de bouw van woningen en kantoren zou je daar omheen moeten realiseren.

Helaas hebben we geen volledig inzicht in de feiten en informatie, die de basis vormen voor de concept Gebiedsvisie. Dit maakt het moeilijk om de haalbaarheid van alle voorstellen te beoordelen.

Het is volstrekt onduidelijk hoe alle verschillende aspecten ten opzichte van elkaar zijn afgewogen. Het daarbij om b.v. de hoeveelheid zon op straatniveau, de schaduwwerking, geluidshinder, wind, fijnstof, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, leefbaarheid etc.

De concept gebiedsvisie geeft aan dat het Stationsgebied een groen karakter gaat krijgen. Dat zou heel fijn zijn. De vraag is wel hoe realistisch is dat beeld. Er bestaan twijfels vanwege de kabels en leidingen in de ondergrond. De Schipholtunnel loopt onder het Stationsgebied door. Die zal ongetwijfeld de groei van volwassen bomen verhinderen.

Tijdens de vergadering van de Gemeenteraad van donderdag 18 februari is het voorstel Autoluwe Binnenstad aangenomen. Onderdeel van dit voorstel is het busvrij maken van de Stationsweg en de Steenstraat. Alternatieven moeten nog verder worden onderzocht. Het is de vraag of de alternatieven haalbaar zijn. De Provincie moet nog een routebesluit nemen over de regionale buslijnen en de R-net lijn 400. Verder mag worden verwacht, dat de MIRT-verkenning ook impact zal hebben op het busverkeer en de bijbehorende

routes. In deze reflectie gaan we er daarom vanuit, dat het busvrij maken van de Stationsweg en de Steenstraat nog ter discussie gesteld kan worden.

## **Stadzijde Spoor**

### **Kantoorlocaties**

De wenselijkheid van kantoorruimte in de nabijheid van het spoorstation is onomstreden. In het concept van de Gebiedsvisie wordt er niets veranderd in de behoefte aan kantoorruimte. Er wordt gerefereerd aan de groei van het LBSP, vervanging van verouderde kantoorruimte, de aantrekkende kracht van een OV knoppunt en de overloop vanuit Amsterdam. De voorziene groei van het kantorenareaal lijkt toch wel erg optimistisch, vooral in het post-Corona tijdperk. Een halvering van de kantoorbehoefte ligt immers in het verschiet. Het is daarom in de ontwerpen te anticiperen op de mogelijkheid tot ombouw naar woonruimte als blijkt dat de kantoorbehoefte tegenvalt.

### **Stationsplein en Stationsweg**

Het streven om het stationsgebied (stadszijde) verblijfsgebied te maken en echt dynamisch te maken, maakt het noodzakelijk daar een kwalitatief hoogwaardig winkelgebied en veel horecagelegenheid te bieden. Pas dan zal daar drukte, levendigheid en reuring gaan ontstaan. Wanneer besloten wordt om het busverkeer en de auto's van de Stationsweg en Steenstraat te weren, kan er onder voorwaarden een prettiger verblijfsgebied ontstaan. Het blijven toestaan van fietsen, brommers en scooters in deze straten is dan niet erg logisch. De gedachte, dat de aanleg van aparte fietspaden door het leggen van drempels of aanbrenge van belijning niet gewenst is en de verwachting dat de diverse verkeersstromen elkaar in de praktijk niet in de weg zullen zitten (zie uitsparaken tijdens de presentatie van de concept-gebiedsvisie) ondersteunen wij niet. Er ontstaan daardoor volstrekt onoverzichtelijke en chaotische situaties. Derhalve is het pleidooi om in ieder geval de Stationsweg en het Stationsplein ook fietsvrij te maken en de ingangen naar fietsstallingen en fietsparkeergarages aan de randen van het Stationsgebied te plaatsen. De ingangen zijn dan bereikbaar vanaf het Schuttersveld, de Morssingel, Plesmanlaan en Rijnsburgerweg.

De Steenstraat ook fietsvrij maken valt te overwegen maar dat stuit vanwege kruisende straten wellicht op problemen. Daar moeten dan wel duidelijke fietspaden worden voorzien.

## **Stationsgebouw**

Het mogelijk maken van een vrije doorgang voor voetgangers door het stationsgebouw is gewenst. Het is dan nodig om de poortjes anders te situeren (links en rechts van deze vrije doorgang voor de trappen of op de perrons) en ook elders in neergangen/opgangen naar/van de sporen te voorzien

## **Busstation en busroutes**

In de concept Gebiedsvisie zijn 5 mogelijk alternatieven opgenomen voor het busstation op de huidige locatie. Onze voorkeur gaat uit Optie 2: Een busstation met een 'geprogrammeerd dak'. Dit dak kan getransformeerd worden tot een daktuin met horeca of zaalruimte. De daktuin kan (overdag) publiek toegankelijk worden gemaakt met roltrappen of liften, mogelijk ook met een trap die tevens dient als een pleintribune.

Het busstation zou op korte afstand van de toegang tot het station moeten liggen. Reizigers moeten droog van het busstation naar het station kunnen lopen

Het huidige ontwerp van het busstation op de huidige locatie en de rooilijn van De Geus maken het onmogelijk om nog met grote bussen via de Stationsweg en de Steenstraat naar het centrum te rijden. Met shuttle busjes naar het centrum via Stationsweg en Steenstraat is wel mogelijk.

Het onderzoek naar de toekomstige busroutes betreft 3 alternatieven en 2 subvarianten. Dit onderzoek is nog niet afgerond.

Een autoluwe binnenstad, de Stationsweg en Steenstraat busvrij maken en de verschillende mogelijke busroutes vragen om een integrale afweging. Het gaat om de complexe afweging van een groot aantal aspecten. Het is noodzakelijk om afwegingscriteria vast te stellen. Een multicriteria analyse is nodig om de plussen en minnen af te wegen. Een dergelijke analyse ontbreekt.

**MIRT-verkenning**

De MIRT-verkenning zal ongetwijfeld consequenties hebben voor de busroutes. Verder zal ook de provincie Zuid-Holland een belangrijke stem hebben. De provincie verleent immers de concessie en dient een routebesluit te nemen.

**Auto-vrij en bus-vrij maken Stationsweg en Steenstraat**

Het auto-vrij en bus-vrij maken van de Stationsweg en de Steenstraat heeft een belangrijk negatief effect op de bereikbaarheid van het centrum voor meerdere doelgroepen (ouderen, gehandicapten, etc.).

Wanneer daar toch toe wordt besloten dienen er alternatieven beschikbaar te zijn. Voor zover die bestaan uit alternatieve busroutes zullen deze allemaal langer zijn en leiden tot langere rijtijden en hogere exploitatiekosten. Dit leidt tot een verslechtering van de dienstverlening. Dan moeten wel alle mogelijke consequenties worden overzien. Bovendien zou de Provincie een positief route-besluit moeten nemen over de R-net lijnen en de betreffende regionale buslijnen.

**Mobiliteit**

In grote lijnen zijn we het eens met de basis principes en de prioriteiten, die zijn gehanteerd.

Op blz 78 wordt een cirkel van 250 m getekend rondom het station. Wat ons betreft zou dat een cirkel van 1.000 meter mogen zijn in relatie tot de mobiliteitsaspecten van het Stationsgebied.

Een belangrijk punt van zorg is de parkeernorm "nul" voor het Stationsgebied. Het Houtkwartier hoort bij parkeerzone B2 en grenst direct aan het Stationsgebied. Er wordt verwacht dat een significant aantal bezoekers een parkeerplaats zal zoeken in onze wijk. Het deel van onze wijk dat direct grenst aan het Stationsgebied kent een hoge parkeerdruk. Het Houtkwartier is geen gewone woonwijk. We zijn een atypische wijk. De maatgevende parkeerdruk ligt in de ochtend en niet in de avond. De parkeerdruk is vooral dicht bij het Stationsgebied veel hoger dan in de rest van de wijk. Adequate maatregelen zijn noodzakelijk.

**Westzijde Spoor**

In de concept Gebiedsvisie heeft de westzijde van het spoor onvoldoende aandacht gekregen. De aandacht is zeker niet gelijkwaardig aan de aandacht voor de stadzijde.

Zichtlijnen zijn alleen bekeken vanuit de binnenstad en niet vanaf de westzijde!!! Gezien vanuit de binnenstad zijn de bouwhoogtes 30, 50 resp. 70 meter. Gezien vanuit de westzijde zijn de maximale bouwhoogtes allemaal al direct 70 meter.

Op basis van de plaatjes en de tekst lijkt het erop, dat aan de westzijde 3 rijen bomen worden voorzien en 10 Kiss & Ride plekken. Dat is wel bijzonder mager.

Dit doet geen recht aan het deel van het projectteam, dat zich heeft beziggehouden met het maken van plannen voor de OV-knoop zoals:

- het scheiden van de verschillende verkeerstromen
- de uitbreiding van de ondergrondse fietsenstalling
- het plan om de ingang van de fietsenstalling te verplaatsen naar het kruispunt Bargelaan / Rijnsburgerweg

De ontwikkelde voorstellen zijn niet opgenomen in de concept van de gebiedsvisie

**Bushalte aan de westzijde**

Indien besloten wordt om de Stationsweg en de Steenstraat busvrij te maken, mag je verwachten dat het aantal instappers en uitstappers aan de westkant van het station veel groter wordt. Van het perron naar de bushalte aan de westzijde is dan de kortste route om met de bus richting centrum te gaan. De capaciteit van deze bushalte moet hierop worden aangepast. De busreizigers zouden de stationshal droog moeten kunnen bereiken.

### **Taxistandplaats**

Over de taxistandplaats wordt in het huidige concept van de gebiedsvisie nog geen uitsluitel gegeven. Er worden 5 alternatieven genoemd voor de huidige taxistandplaats. Het zou goed zijn wanneer het taxidek aan de voorzijde van het station verdwijnt en dat dat weer open gebied wordt. Een nieuwe taxistandplaats aan de achterzijde van het station of in combinatie met het busstation aan de voorzijde van het station lijkt dan onontkoombaar. Een locatie is echter nog nergens aangeduid.

### **Tramverbinding**

In de concept Gebiedsvisie wordt genoemd dat aan de westzijde van het spoor ruimte gereserveerd moet worden voor een tramverbinding. Nergens is een dergelijke reservering zichtbaar.

### **Toevoegen functies**

De westzijde van het spoor kan een eigen warmer karakter krijgen door het toevoegen van functies b.v.:

- Verblijf
- Ontmoeten
- Cultuur
- Horeca
- Een bestemming voor het Verweij huis

Natuurlijk is de medewerkingen van LUMC nodig. Zij zijn immers eigenaar van de grond aan de NW-zijde van de Bargelaan. Een plan dat rekening houdt met de belangen van LUMC moet mogelijk zijn.

### **Groene Corridor: Verbinden Leidse Hout met het Singelpark**

Vanuit de wijkvereniging Houtkwartier is meermaals bij de gemeente voorgesteld om de genoemde verbinding te realiseren. De mogelijkheden zijn er. Er is echter niets zichtbaar gemaakt in het concept van de Gebiedsvisie. Het deel van de groene corridor in de Boerhaavelaan wordt gerealiseerd door het project Herinrichting Houtkwartier Oost. Aan de stadszijde wordt een groene verbinding genoemd vanaf het Stationsplein naar het Singelpark. Er ontbreekt nog slecht één schakel n.l. vanaf de Boerhaavelaan naar het Stationsplein.

### **Connexion locatie**

De gemeente heeft de suggesties en reacties vanuit onze wijk prima opgepakt voor de inrichting en bebouwing van deze locatie.

De voorgestelde hoogtes passen bij de zichtlijnen en de wens om de zon ook in de toekomst te laten schijnen in de achtertuinen van de bestaande woningen. Wellicht kunnen de hoogte-accenten nog geoptimaliseerd worden in relatie tot de zon in de achtertuinen

De toegang tot de locatie verloopt via de Rijnsburgerweg. Ook dat is overeenkomstig de wensen van de bewoners van het Houtkwartier

Bij de realisatie van meerlaagse woningbouw aan de kant van het spoor moet speciaal aandacht worden besteed aan de geluidsoverlast en slechte lucht door afremmende treinen met slijtende, blokkerende wielen op het spoor. Dit geldt in het bijzonder voor de woonlaag, die op dezelfde hoogte ligt als het spoor.

### **Rijnsburgerweg / Posthof rotonde**

De volgende cursieve tekst staat in de concept Gebiedsvisie

*Het mogelijk verminderen van doorgaand autoverkeer op de Rijnsburgerweg biedt het Stationsgebied en omgeving veel kansen. Fietsers en voetgangers kunnen meer ruimte krijgen, kruispunten worden overzichtelijker en minder belast. De Rijnsburgerweg kan dan verkeersveiliger, aantrekkelijker en groener worden ingericht en de belasting van verkeersgeluid en -uitstoot kan verminderen. De mogelijke verdrijvingseffecten van autoverkeer naar andere plekken moet verder onderzocht worden, evenals de concrete maatregelen waarop deze ingreep vormgegeven kan worden.*

In onze optiek is de Rijnsburgerweg met in het verlengde daarvan het Schutterveld een belangrijke toegangsweg naar het Stationsgebied. We hebben er dan ook voor gepleit om dit een integraal onderdeel te maken van het onderdeel bereikbaarheid in de gebiedsvisie. Dit is nu niet het geval. Er is een cirkel getekend

met een straal van 250 meter (zie blz. 78). Daarmee valt de Rijnsburgerweg en de Posthof-rotonde voor een groot deel c.q. geheel buiten de gebiedsvisie.

Het is noodzakelijk om het hele traject van Molen De Valk, Schuttersveld, Bargelaan, Rijnburgerweg, Posthof-rotonde in hun onderlinge samenhang te ontwerpen en in te richten. Uit overwegingen van overzichtelijkheid en verkeersveiligheid zouden tweerichtingen fietspaden zo veel mogelijk moeten worden vermeden. De toekomstige busroutes vormen daarbij ook een belangrijke parameter. Wanneer de Provincie via een tracébesluit instemt met R-net lijn 400 via het Schuttersveld zal in beide richtingen een vrije busbaan nodig zijn. Het ontwerp zal ook worden beïnvloed door te nemen besluiten over de toekomstige busroutes.

Gevolg van het eventueel busvrij maken van de Stationsweg en Steenstraat is dat het verleggen van busroutes nodig is. Dat is, afhankelijk van keuzes daaromtrent, van invloed op bij voorbeeld de inrichting van het Schuttersveld (vrije busbanen in beide richtingen!). In het huidige in participatie gebrachte herinrichtingsplan Schuttersveld is daarmee geen rekening gehouden.

De Rijnsburgerweg is een hoofd fietsroute met vooral in de spits zeer veel fietsers. In de concept Gebiedsvisie wordt genoemd, dat fietsers en voetgangers bij kruispunten en verkeerslichten voorrang hebben op bussen. Dat heeft onze instemming. In de documentatie van de autoluwe binnenstad wordt gesteld dat de R-net lijn 400 bij alle verkeerslichten prioriteit krijgt. Deze lijn gaat in de brede spits 8 keer per uur rijden in beide richtingen. In het onderzoek van Goudappel – Coffeng wordt aangegeven dat deze prioriteit ook geldt voor de verkeerslichten bij het kruispunt Rijnsburgerweg / Bargelaan. Dit staat haaks op het beleid van voetgangers en fietsers hebben prioriteit boven bus- en autoverkeer.

Voor de besluitvorming omtrent m.n. de Rijnsburgerweg / Posthof-rotonde speelt een groot aantal aspecten een rol zoals:

- Kruispunten en oversteekplaatsen
- Reductie van de hoeveelheid doorgaand verkeer
- De capaciteit van de wegen en voetpaden
- De vergroening
- Parkeerplaatsen
- Verkeer van en naar het Houtkwartier van 5.500 scholieren verdeeld over 12 schoollocaties
- De aanwezigheid van 8 kinderdagverblijven waarvan 6 langs de Rijnsburgerweg
- Verkeer van en naar het Alrijne ziekenhuis
- Het oplossen van de onveilige verkeerssituaties
- Zorgen dat wordt voldaan wordt aan de wettelijke normen voor geluid en fijnstof

Met vriendelijke groet,

Wim Scholten  
vz wijkvereniging Houtkwartier  
mob +31 651 137 163