

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Wijkvereniging Houtkwartier
T.a.v. de heer W. Scholten
Kagerstraat 30
2334 CR LEIDEN

Gemeente Leiden
Bezoekadres Stationsplein 107
2312 AJ LEIDEN
Postadres Postbus 9100
2300 PC LEIDEN
E-mail j.deurman@leiden.nl
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 19 april 2021
Ons kenmerk Z/15/248216/3652805
Onderwerp Reactie op concept gebiedsvisie

Contactpersoon J. Deurman
Doorkiesnummer 14071

Z1F7AAF6B21

Geachte heer Scholten,

Dank voor uw uitgebreide reactie op de concept gebiedsvisie. De punten die u in uw brief benoemd zijn opgenomen in het Participatieverslag (zie Doemee.leiden.nl) waarin onder meer het totale overzicht is opgenomen van onderwerpen waar reactie op gekomen is. In dat document wordt per onderwerp aangegeven wat met de input is gedaan en/of wat de beantwoording van een vraag is. In het participatieverslag is ook, geanonimiseerd, de brief van de wijkvereniging Houtkwartier en ons antwoord opgenomen. In deze brief treft u specifiek het antwoord aan op uw ingebrachte punten. Deze zijn *cursief* opgenomen in deze brief.

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.

Dank voor deze reactie, u heeft daar zelf tijdens de vele participatiemomenten zeker ook een bijdrage aan geleverd.

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 is verder aangescherpt met informatie en onderbouwing van de verschillende afwegingen die ten grondslag liggen aan de gebiedsvisie.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 2 / 10

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.

Een gebiedsvisie is een document dat de koers voor de toekomst uitzet waardoor de ontwikkeling van een gebied op basis van een visie tot stand kan komen. En precies wat u aangeeft: een gebiedsvisie moet ook ruimte en flexibiliteit houden voor ontwikkelingen die nu nog niet te voorzien zijn of nieuwe inzichten die zich voordoen. De gebiedsvisie legt daarom niet alles tot op detailniveau vast en laat ruimte die bij de uitwerking van de gebiedsvisie nader wordt ingevuld. De uitwerkingen zijn vervolgens ook onderdeel van besluitvorming in de gemeenteraad. En daarmee zorgen we voor een gecontroleerde invulling van 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 gaat daarbij om b.v. de hoeveelheid zon op straatniveau, de schaduwwerking, geluidshinder, wind, fijnstof, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, leefbaarheid etc.

De OV knoop krijgt, zeker in vergelijking tot het vorige plan, veel meer aandacht en gaat verder uitgewerkt worden in de MIRT-verkenning. In dat kader wordt in de gebiedsvisie voor de directe zone rondom de OV knoop flexibiliteit geboden en geen in de uitwerking. De onderliggende informatie is zo veel mogelijk beschikbaar gesteld in de verschillende participatieactiviteiten, via Doemee.nl en als antwoord op gestelde vragen tijdens het participatieproces. De afwegingen zijn zo goed mogelijk toegelicht, beschreven in de gebiedsvisie en bijbehorend raadsvoorstel en komen ook voort uit eerder vastgesteld beleid en bestaande kaders. Afwegingen die worden gemaakt voor het stationsgebied staan niet op zichzelf maar komen voor een groot deel ook voort uit afwegingen die zijn gemaakt op stedelijke, regionaal en soms zelfs landelijk niveau. Helaas kunnen we de onduidelijkheid hierover bij u niet wegnemen.

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.

We zijn ons bewust van complicerende factoren voor het vergroenen van het stationsgebied. Er worden tot nu toe zeker voldoende mogelijkheden gezien om het gebied groener en ecologisch waardevoller te maken. Dit geldt niet alleen voor Leiden, alle binnenstedelijke gebieden zitten in dezelfde zoektocht. In de uitwerking van de gebiedsvisie naar concrete plannen zal dit verder handen en voeten gegeven worden.

Tijdens de vergadering van de Gemeenteraad van donderdag 18 februari is het voorstel Autoluwe Binnenstad aangenomen. Onderdeel van dit voorstel is het bus vrij 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 bus vrij maken van de Stationsweg en de Steenstraat nog ter discussie gesteld kan worden.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 3 / 10

De keuze om een wijziging aan te brengen in de routestructuur voor bussen leeft al heel lang in de stad en heeft meerdere redenen. Op dit moment mengen grote aantallen fietsers, voetgangers, bussen en laad- en losverkeer op een smal gemengd straatprofiel op een van de drukste stukken binnenstad. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, om de groei op te kunnen vangen en om een kwalitatieve entree van de stad te kunnen maken is de keuze gemaakt om bussen op termijn niet meer via deze route te laten rijden. Hierdoor kan het straatprofiel veilig en hoogwaardig worden ingericht en kan de groei van het aantal fietsers en voetgangers worden opgevangen. Belangrijk daarbij is dat de nieuwe bus routes goed kunnen functioneren voor alle vormen van verkeer, dat ze verkeerveilig zijn en dat ook daar, door middel van herinrichting, een verbeterde openbare ruimte kan ontstaan. De verschillende onderzoeken die zijn gedaan laten voldoende en meerdere mogelijkheden zien om dit te realiseren. Voor het niveau van de gebiedsvisie is dat voldoende basis. Uitwerking is zeker nog nodig om de definitieve oplossingen, inrichting en planning te bepalen. R-net 400 maakt onderdeel uit van de Centrumroute en het HOV netwerk Zuid-Holland-Noord. Hierover zijn afspraken gemaakt met de Provincie Zuid-Holland. In de gebiedsvisie is extra aandacht besteed aan de onderbouwing en afweging die is gemaakt.

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.

De programmatische invulling is onderzocht door Bureau Stedelijke Planning. Een belangrijke conclusie daaruit is dat locaties zoals het stationsgebied Leiden nog steeds bijzonder goed in de markt liggen (in tegenstelling tot kantoorlocaties die meer in de periferie liggen). Dat wordt ook onderschreven door beleid van de provincie waarin het stationsgebied Leiden een van de weinige gebieden is waar nog nieuwe kantooroppervlakte mogelijk gemaakt wordt. De impact van corona zit niet zo zeer op het totale oppervlakte maar zit vooral in de trend dat minder behoefte is aan zeer grote kantooroppervlaktes als geheel maar meer aan flexibele kleinere eenheden. De gebiedsvisie biedt veel flexibiliteit om daar op in te spelen bij de uitwerking van deelgebieden. Daarbij is ook functiewisseling van kantoren naar wonen mogelijk.

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.

Een van de uitgangspunten om dit te bereiken is het maken van een hoogwaardige openbare ruimte waarbij de plinten van de gebouwen worden gevuld met gemengde publieke functies, horeca etc. Daar zullen ook retail-functies tussen zitten maar de nadruk ligt op een gemengd aanbod en niet op een winkelgebied. De grote hoeveelheid reizigers en bezoekers van het gebied brengen reuring met zich mee. Door de voorgestelde ontwikkeling transformeert het stationsgebied zich van een enigszins onaangenaam transit gebied naar een prettig woon-, werk-, reis- en verblijfsgebied zoals ook is gebeurd met andere stationsgebieden in Nederland die de laatste jaren deze transitie hebben ondergaan.

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

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 4 / 10

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 aanbrengen van belijning niet gewenst is en de verwachting dat de diverse verkeersstromen elkaar in de praktijk niet in de weg zullen zitten (zie uitspraken 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 fietsenstallingen 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.

Door de keuze te maken om geen bussen meer via het Stationsplein, Stationsweg, Steenstraat te laten rijden wordt het mogelijk het gebied in te richten op fietsers en voetgangers. Er is geen breed asfaltprofiel meer nodig om bussen in twee richtingen te faciliteren. De ruimte die vrij komt biedt kansen voor vergroening, bredere trottoir en een smaller wegprofiel voor fietsers en bevoorradingsverkeer. In de uitwerking van de gebiedsvisie zal een ontwerp voor het Stationsplein, de Stationsweg en de Steenstraat gemaakt worden. Ook verminderd het aantal conflictpunten tussen modaliteiten en ontstaat meer overzicht. De routes aan weerszijden van het stationsgebied worden verbeterd om doorgaande fietsers te verleiden niet meer door het centrale deel te fietsen. De nadruk ligt hier op comfortabel door fietsen. Fietsers met een bestemming in het gebied zelf zullen gebruik maken van de routes door het centrale deel. Door de groei van het fietsverkeer zal de route stationsweg nodig blijven.

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.

Dit is inbreng vanuit de gemeente in de MIRT-verkenning. Het zou een enorme winst kunnen zijn voor beter organiseren van loopstromen rondom de OV-Knoop. Tegelijkertijd vergt het flinke investeringen en onderhandelingen met ProRail en de NS.

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 bus routes betreft 3 alternatieven en 2 sub-varianten. Dit onderzoek is nog niet afgerond. Een autoluwe binnenstad, de Stationsweg en Steenstraat bus vrij maken en de verschillende mogelijke bus routes 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 Multi criteria analyse is nodig om de plussen en minnen af te wegen. Een dergelijke analyse ontbreekt.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 5 / 10

Er is samen met de concessiehouder provincie Zuid-Holland voor het stationsgebied onderzoek gedaan naar het functioneren van mogelijke bus routes. Voor de verdere routing door de binnenstad is eveneens een verkenning gedaan naar de mogelijkheden. Daarin zijn verschillende criteria op een rij gezet. De uitkomst is dat er voldoende mogelijkheden en opties worden gezien om het busverkeer via andere routes van en naar de binnenstad te leiden. Dit is door de gemeenteraad vastgelegd in de Agenda Autoluw. Bij de uitwerking van de Agenda Autoluw en de gebiedsvisie stationsgebied zal nog veel nader onderzoek worden uitgevoerd om de uiteindelijke oplossingen, variantkeuzes en planning te bepalen.

MIRT-verkenning

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

De provincie is nauw betrokken bij de planvorming rondom bus routes. De provincie neemt geen routebesluiten. In de concessie zit een grote mate van vrijheid voor de vervoerder om het lijnen net qua routing en frequentie in te vullen naar eigen inzicht. Daarbij is de vervoerder afhankelijk van de wegen die beschikbaar zijn voor busverkeer. Dit wordt bepaald door de wegbeheerder, in dit geval de gemeente. Voor R-net lijnen schrijft de provincie wel de routes voor in de concessie-uitvraag. Het bepalen van buslijnen is daarmee altijd een samenspel tussen de drie genoemde partijen.

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 bus routes 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.

Zie ook eerdere beantwoording. Door de keuzes die gemaakt worden blijft het station, het stationsgebied en de binnenstad goed bereikbaar voor openbaar vervoer. Langs de Centrumroute worden R-net haltes aangelegd die gelegen zijn op centrale plekken aan aanloopstraten naar het centrum. Stadslijnen blijven de Breestraat bedienen. De toprioriteit wordt alleen wel gelegd bij fietsers en voetgangers. Die vertegenwoordigen 75% van alle treinreizigers en de verwachting is bovendien dat deze groep in absolute aantallen nog flink zal groeien. Langere rijtijden zijn nihil of beperkt. Tevens is de inschatting dat de betrouwbaarheid van rijtijden beter zullen zijn over de nieuwe routes omdat er minder kans op verstoring is op de alternatieve routes. Betrouwbaarheid is voor busverkeer een belangrijk gegeven bij het efficiënt uitvoeren van een dienstregeling.

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.

Het trekken van een lijn leidt per definitie tot discussie. De invloedssfeer van de mobiliteitsaspecten van de OV knoop is landelijk, zeker ook regionaal (bus- en fietsverbindingen) en binnen de stad. De belangrijke raakvlakken en de afstemming daarmee worden in de gebiedsvisie nader benoemd.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 6 / 10

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.

De parkeersituatie in het Houtkwartier, net als in alle andere woonwijken, wordt gemonitord. Mocht hier aanleiding voor zijn, kunnen flankerende maatregelen overwogen worden.

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.

Bouwhoogtes en zichtbaarheid

Het zwaartepunt in de gebiedsvisie als het gaat over het toevoegen van bouwvolume ligt aan de binnenstad zijde. De nadruk ligt dus ook nadrukkelijk op het aansluiten op de binnenstad, tot aan het spoor. Vanuit die gedachte is de opbouw in hoogte opgezet. Aansluitend op deze bebouwing ligt een spoorbundel van 80m breed. Ten opzichte van de 70m bebouwing ligt de dichtstbijzijnde bebouwing aan de Rijnsburgerweg op ruim 200m.

De historische binnenstad is beschermd stadsgezicht. Gemeente Leiden houdt in bestemmingsplannen rekening met de cultuur historische waarden van de binnenstad. Een en ander is vastgelegd in de Hoogbouwvisie. En hoewel geen kwaad woord over de bijzondere kwaliteit van de Rijnsburgerweg, geldt dit niet voor de Rijnsburgerweg.

Vanuit deze bijzondere status van de historische binnenstad gaat in zichtlijnen studies de meeste aandacht uit naar zicht vanuit de binnenstad op het stationsgebied. Wat niet wil zeggen dat de generzijde van het spoor wordt genegeerd. In Hoogte Effectenrapportages als bijlages bij de bestemmingsplannen voor Lorentz, Octagon en De Geus is ook het zicht vanuit de Rijnsburgerweg meegenomen.

Niettemin wordt uw opmerking ter harte genomen en zal in de finale versie van de hoogbouwvisie een analyse op zichtbaarheid van de bovenbouwen vanuit westelijke richting zijn opgenomen.

Bargelaan

Op de Bargelaan ligt een veelheid aan opgaves en ruimteclaims. die ieder om specifieke aandacht en om een samenhangende aanpak vragen in een grootse herinrichting. Uw opmerking is terecht, de toekomst van de Bargelaan komt onvoldoende naar voren in de conceptversie van de visie, in de finale versie zal dit zijn aangepast. De voorstelling voor vergroening op de Bargelaan zoals nu opgenomen in de visie geeft ten onrechte de indruk als dat dit een finaal beeld is. De visie zal beschrijven als dat er vergroend zal gaan worden

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 7 / 10

op de Bargelaan. De exacte wijze waarop is een opgave voor de uitwerking naar een inrichtingsplan voor de Bargelaan.

Bushalte aan de westzijde

Indien besloten wordt om de Stationsweg en de Steenstraat bus vrij 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.

Dit punt is bekend. Bij de uitwerking van de inrichting van de Bargelaan zal hier invulling aangegeven worden. Er is zeker een aantal oplossingen voor mogelijk. De ruimtelijke situatie kan worden aangepast zodat er een haltekom ontstaat waardoor bussen kunnen passeren. De haltes kunnen verlengd worden en oversteekbaarheid van de Bargelaan kan verbeterd worden door dit duidelijker te begeleiden en toe te spitsen op duidelijk vormgegeven locaties. Ook kan er voor gekozen worden om niet alle buslijnen te laten stoppen op deze halte, gezien de nabijheid van het busstation.

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.

Voor de taxilocatie worden, met het oog op het MIRT traject, net als met de busstation locatie, nog verschillende mogelijkheden opengelaten. Dit is een plek waar verschillende aspecten van de OV knoop aan de orde zijn (taxifunctie, openbare ruimte, fietsparkeren, logistiek) en waar in het MIRT traject een definitieve keuze in gemaakt moet worden.

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.

Het is belangrijk om rekening te houden met mogelijke toekomstige systeemwijzigingen in het openbaar vervoer. De opgave is om ruimtelijk rekening te houden met varianten die enigszins realistisch zijn. In de MIRT-verkenning zal dit nader uitgewerkt worden.

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 medewerking 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.

De eigendomsgrens bij de Bargelaan ligt op de overgang van het fietspad en voetpad. Er liggen inderdaad verschillende kansen om van de Bargelaan en directe omgeving een

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 8 / 10

interessant en aantrekkelijk gebied te maken. Het LUMC is als grondeigenaar hierbij een belangrijke partij. Ook voor het LUMC kan deze ontwikkeling interessant zijn. Het LUMC is daarom in de MIRT-verkenning een belangrijke partner en zal daar nauw bij betrokken 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.

De gebiedsvisie beschrijft dat: Het stationsgebied is omsloten door een groene hoofdstructuur, bestaande uit de singels en de grote profielen van Plesmanlaan en Schuttersveld-Rijnsburgerweg. Deze drie straten maken onderdeel uit van de aanpak voor de 'Leidse Lanen'. Waar de lanen overlappen met het stationsgebied worden de bermen maximaal vergroend en worden, waar mogelijk, bomen toegevoegd. De exacte wijze waarop is een opgave voor de uitwerking naar een inrichtingsplan voor het deel Rijnsburgerweg dat Schuttersveld en Boerhaavelaan verbind.

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.

Terechte vaststelling, in de uitwerking voor de bouwplannen op de Connexionlocatie zal de bebouwing langs het spoor bijzonder veel aandacht vragen, het is geen eenvoudige locatie.

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 Schuttersveld 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, Rijnsburgerweg, Posthof rotonde in hun onderlinge samenhang te ontwerpen en in te richten.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 9 / 10

De samenhang tussen de verschillende genoemde wegen is groot en wordt ook onderkend. De samenhang is feitelijk nog groter omdat ook maatregelen op de Leidse Ring, de noord-zuid verbinding op het LBSP en de connectie met Oegstgeest invloed hebben. Al deze onderdelen worden in samenhang bekeken en intern op elkaar afgestemd om stap voor stap toe te werken naar oplossingen die elkaar versterken. De projecten zijn echter te groot om als een project aangestuurd te worden. De Rijnsburgerweg en de Posthof rotonde staan qua opgave sterk op het netvlies en zijn integraal onderdeel van het project noord-zuid verbinding LBSP. Het Schuttersveld en de Bargelaan maken onderdeel uit van de planontwikkeling Stationsgebied. Door daarboven afstemming te organiseren vanuit gezamenlijke doelstellingen worden samenhangende keuzes gewaarborgd.

Uit overwegingen van overzichtelijkheid en verkeersveiligheid zouden tweerichtings fietspaden zo veel mogelijk moeten worden vermeden. De toekomstige bus routes 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 bus routes. Gevolg van het eventueel bus-vrij maken van de Stationsweg en Steenstraat is dat het verleggen van bus routes 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.

Bij de herinrichting van het Schuttersveld is rekening gehouden met het goed laten doorstromen van busverkeer. Dit kan door middel van sturing in prioriteit via verkeerslichten en via het realiseren van bus stroken. Uit de modelberekeningen blijkt dat het busverkeer voldoende doorstroomt en dat er alleen in westelijke richting een bus strook nodig is. In oostelijk richting kan het busverkeer meerijden met autoverkeer.

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.

Fietsers en voetgangers krijgen bij de hoofdindeling in het gebied zo veel mogelijk prioriteit. Het is daarbij belangrijk dat het aantal punten waar fietsers, voetgangers en bussen elkaar kruisen verminderd. Dat zal niet op alle punten in het gebied kunnen, soms zijn compromissen nodig. In de concept gebiedsvisie staat bij ons weten niet letterlijk dat fietsers bij alle kruispunten en verkeerslichten voorrang hebben op bussen. Mocht dat onduidelijk zijn dan passen we de tekst van de gebiedsvisie aan. Uit de modelberekeningen komt naar voren dat bij het kruispunt Bargelaan / Rijnsburgerweg een gelijkwaardige prioriteit fietser/bussen de beste doorstroming biedt. Voor fietsers (en voetgangers) is het daar mogelijk om twee keer per cyclus groen licht te krijgen wat de doorstroming voor fietsers bevordert. Bij de uitwerking zal dit nader geoptimaliseerd worden.

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

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 10 / 10

- 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.

Dit zijn terechte punten waar rondom de Posthof rotonde en de Rijnsburgerweg flinke verbeteringen gerealiseerd kunnen worden. Dit wordt meegenomen in het project noord-zuid verbinding LBSP.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jelle Deurman', written over a horizontal line.

Jelle Deurman