

CONCEPTVERSLAG

8^e adviesgroep bijeenkomst Knooppunt Leiden Centraal

Datum:	Donderdag 18 maart 2025
Tijd:	19.00 – 21.00 uur
Locatie:	Stadhuis Leiden, vergaderruimte Van Dorpzaal
Voorzitter:	Eric Heerschop
Notulist:	Erik van der Veen
Deelnemers:	• Chris Enthoven (<i>vertegenwoordiging Cultuur Sector</i>), • Jan Schultz (<i>Ondernemersvereniging Leiden Bio Science Park</i>) • Esther Peters (<i>Stichting Bio Science Park</i>), • Piet Schuur (<i>Fietzersbond Leiden</i>) • Tjeerd van Rij (<i>Rover Holland Rijnland</i>), • Anne Systke Keijser (<i>Bomenbond Leiden</i>) • Peter Waalboer (<i>Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Hollands Midden</i>), • Piet-Hein van der Ploeg (<i>Hogeschool Leiden</i>) • Gijs Holla (<i>Centrummanagement Leiden</i>), • Barbera Kersbergen (<i>Wijkvereniging Raadsherenbuurt</i>), • Gijs Mulder (<i>vertegenwoordiging toekomstige bewoners stationsgebied</i>), Knooppunt Leiden Centraal • Len Hazeleger (<i>Omgevingsmanager Knooppunt Leiden Centraal</i>) • Erik Meijer (<i>Projectmanager NS Stations</i>) • Geert de Vries (<i>Stedenbouwkundige Knooppunt Leiden Centraal</i>) • Martijn Anhalt (<i>Stedenbouwkundige gemeente Leiden</i>) • Martin Biewenga (<i>Team op Leiden (West 8)</i>) Afmeldingen/niet aanwezig • Roos van Amerongen (<i>Plaatselijke Kamer van Verenigingen</i>) • Wim Scholten (<i>Wijkvereniging Houtkwartier</i>) • Jet van der Slot (<i>Plaatselijke Kamer van Verenigingen</i>) • Marianne Kooijmans (<i>Wijkcomité Vogelwijk</i>) • Erik Olijerhoek (<i>Platform Gehandicapten Leiden</i>) • Willem Pracht (<i>Platform Gehandicapten Leiden</i>) • Huib van der Kolk (<i>Project Knooppunt Leiden Centraal</i>) • Boudewijn Leeuwenburgh (<i>Voetgangersbeweging</i>)

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom. Er volgt een korte voorstelronde, omdat er een aantal experts vanuit de projectorganisatie aanwezig zijn.

De agenda wordt akkoord bevonden.

2. Verslag 23 januari 2025 (zie bijlage)

Het verslag van 23 januari 2025 wordt vastgesteld met de volgende opmerkingen:

- Piet Schuur was NIET aanwezig
- Op een aantal plekken zijn zinnen niet volledig. Er volgt een redactieslag.
- Uit de passage onderaan pagina drie over de variant OV-Knoop LBSP blijkt onvoldoende dat de Adviesgroep weinig enthousiast is over deze variant. De bezwaren zijn meer dan alleen het kruisen van het fietspad. Deze variant is niet wenselijk vanwege de doorontwikkeling LUMC en LBSP.

3. In gesprek over het thema “verbinding LBSP – Binnenstad” aan de hand van een presentatie van Martin Biewenga

Martin Biewenga geeft een presentatie over verbindingen. Het projectteam is bezig met de vraag wat voor soort stad gaan we maken in het centrum en hoe verbinden we daarbij centrumzijde en LBSP-zijde? Er zijn 4 onderdoorgangen onder het spoor dat op een dijklichaam ligt. Deze onderdoorgangen liggen op vrij korte afstand van elkaar. Bij de inrichting van het gebied is het uitgangspunt langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) op 1 te zetten en het overige zoveel mogelijk naar de zijkanten te brengen. Daarmee wordt kruisend verkeer fors verminderd.

Uit de analyse komt aantal zaken naar voren:

- De snelste fietsroute route naar Katwijk vanuit centrum is over de flanken Plesmanlaan of Rijsburgerweg
- Het drukste is de Stationsweg. De vraag is wie daar rijden, waar die vandaan komen en waar ze heen moeten. Moeten die allemaal naar station? De gedachte is om eerder in de binnenstad fietsers een keuze te laten maken en niet iedereen via het station te leiden als dat niet nodig is.

Er wordt gevraagd hoe zich dit verhoudt tot de Groene Loper. Martin geeft aan dat de projectorganisatie in gesprek is met dat project. Dat is vooral afstemming. De Groene Loper richt zich niet primair op station.

De adviesgroep geeft aan dat het kruisende verkeer nu ook het gevolg is van het beperkt aantal stallingen. Als je uit Merenwijk komt en de stalling is aan die kant vol dan moet je naar andere kant onder De Geus je fiets parkeren. Martin geeft aan dat het niet de bedoeling is al het verkeer weg te halen, maar dat je het wilt beperken door vooral verkeer wat niet bij het station hoeft te zijn, anders te geleiden. Een

gedachte is bijvoorbeeld om een ruit te maken via de Joop Walenkamptunnel en de Rijnburgerweg met 'inprikkers' naar de fietsenstallingen.

Martin laat impressies zien van de Prinsessekade en Steenstraat. Als referentie voor het stationsgebied. De adviesgroep geeft aan dat er altijd herkenbare voetpaden en fietspaden moeten zijn, ook voor visueel beperkten. Martijn geeft aan dat de gemeente geen shared spaces wil en dat de verschillende functies herkenbaar moeten zijn.

Er volgt een discussie over de vraag of je ongewenst kruisend verkeer voor het station helemaal weg kan halen. Er wordt aangegeven dat fietsers nou eenmaal de kortste route volgen, ook als ze niet bij het station hoeven te zijn. De vraag is vooral om hoeveel fietsers het gaat en wat hun herkomst-bestemming is. De laatste tellingen zijn van 8 jaar geleden. Er wordt in Leiden alleen geteld bij verkeerslichten met lussen. Volgens de adviesgroep is het van belang om meer gevoel te krijgen voor de zwaarte van de fietsstromen. Martin geeft aan dat we vooral moeten weten wat de herkomst en bestemming is. Dat weet je niet als je alleen telt. Er wordt nu met experts een beeld gemaakt om hier meer inzicht in te krijgen. En dan kun je bepaalde routes aantrekkelijker maken en andere minder aantrekkelijk om de stromen van en naar het stationsgebied beter te reguleren.

Er wordt gevraagd in hoeverre er rekening wordt gehouden met grote hoeveelheid werknemers en studenten op LBSP en de groei die de komende jaren voorzien is. Martin geeft aan dat er zeker rekening mee wordt gehouden. Groei van bewoners, werkenden, studenten, reizigers.

De adviesgroep vraagt ook aandacht voor de hoeveelheid fietsers van de scholen in de buurt, die vooral de diagonaal fietsen.

Ook wordt er gevraagd of er naast 2D ook 3D naar het gebied en de verbindingen wordt gekeken. Mogelijk zijn tunnels een oplossing voor het kruisende verkeer.

Martin geeft een toelichting op de interwijkverbinding via de stationshal. Het gesprek ontstaat over de mogelijkheden van een poortvrije verbinding. De vraag wordt gesteld of het ook denkbaar is dat de poortjes verdwijnen. Erik Meijer van NS geeft aan dat de poortjes om een reden van veiligheid zijn geplaatst. Er is geen beleid om dit te veranderen. De poortjes hebben hun effect bewezen, zowel kwantitatief en

kwalitatief. Het veiligheidsgevoel voor reizigers en medewerkers is vergroot. Ook zijn er blij reizigers want die vergeten niet in- of uit te checken. Er wordt gevraagd of de sociale veiligheidseffecten zijn gemeten. Erik beaamt dat.

Op de vraag van Erik wat het probleem met de poortjes is, wordt geantwoord dat de poortjes een barrière vormen. Het vormt een obstakel om van de ene naar de andere kant te gaan. Er wordt een pleidooi gehouden voor een poortvrije verbinding. Vroeger waren ze er niet. Het is bijna een trauma voor bewoners. Dit is het moment om er wat aan te doen.

Len reageert en geeft aan dat de behoefte om de verbinding tussen beide stadskanten goed te maken groot is bij alle betrokkenen. Maar dan breder kijken dan alleen de poortjes. Er zijn ook andere oplossingen denkbaar. Met elkaar in gesprek over betekenis en plek. Een poortvrije verbinding in/naast de stationshal is duurder omdat je meer ruimte nodig hebt en een bredere constructie.

Er wordt gevraagd naar innovaties. Komen er op termijn vriendelijker, gemakkelijker poortjes? Erik geeft aan dat die ontwikkelingen gaande zijn; nu al met telefoon en betaalpas en dat zal zich doorontwikkelen.

Martin vervolgt zijn presentatie en geeft aan dat de Joop Walenkamptunnel een kans is voor een goede interwijkverbinding. De reactie uit de adviesgroep is dat andere verbindingen alleen aantrekkelijk zijn als er voorzieningen zijn. En die zijn er nu niet in de tunnels. Het gaat dan om voorzieningen waar je wilt zijn en waar je wilt langslopen. Martin geeft aan dat de tunnel als interwijk aantrekkelijker in te richten is met goede doorkijk en aantrekkelijke gebieden waar je terecht komt. De adviesgroep zegt dat je sowieso moet doen, maar is het niet een volwaardig alternatief voor een poortvrije verbinding door het station. Er worden ook zorgen geuit over de mogelijke overlast die er 's nachts vanuit de tunnel kan komen als mensen er gaan rondhangen. Er wordt expliciet gevraagd hier rekening mee te houden, ook in relatie tot het nieuwe bouwprogramma.

Daarbij wordt ook aangegeven dat het station de magneet is. Het is veelal de kortste route voor studenten en medewerkers naar de Hogeschool. Station is nou eenmaal het middelpunt.

Er wordt gevraagd of de stationshal vergroot wordt, en zo ja of je dan niet twee gesloten gebieden maken? Het antwoord is dat de hal groter wordt, maar dat twee gebieden niet werkt vanwege overstappers.

De adviesgroep geeft aan dat als er geen keuze meer is in wel of geen poortjes, er een ander gesprek plaatsvindt dan wanneer die keuze er nog wel is. De adviesgroep wil hier niet op voorhand aan toegeven.

Een ander punt dat wordt ingebracht is dat de bussen nu halteren aan beide zijden en straks nog maar aan één. Dat betekent dat meer mensen zich gaan verplaatsen tussen beide zijden.

Op de vraag hoeveel mensen in het station interwijkers zijn, wordt geantwoord dat dit om 10% gaat.

Martin rondt zijn presentatie af en de voorzitter bedankt hem.

De adviesgroep vraagt hoe verder en geeft aan dat men graag inzicht wil in afwegingen en keuzen. Wat betekent bijvoorbeeld geen poortjes meer in de kosten? Goed inzicht in alle voor en nadelen van keuzen. Len geeft aan dit signaal mee te nemen. Vraag is of het kan en vraagt een bestuurlijk akkoord. De adviesgroep begrijpt dat maar geeft wel aan: geen keuzen even tussendoor of we doen iets niet want geen geld, dat gaat te snel. Het is een belangrijk station, een station voor de toekomst.

4. Toelichting op de NS Belevingsmonitor door Erik Meijer

Erik Meijer geeft een presentatie. De Belevingsmonitor is een coproductie van NS en ProRail. Het aandeel station is groot in de reis van iemand. Er word relatief veel tijd doorgebracht op het station. De Belevingsmonitor is ook een tool waarmee NS en ProRail beoordeelt worden door de concessieverlener. Leiden doet goed mee en helpt het gemiddelde landelijk op peil te krijgen.

Er wordt op grote stations elk kwartaal gemeten (top 55) op basis van enquêtes met een QR-code en daarnaast worden voor alle overige stations 80.000 reizigers jaarlijks ondervraagd.

Er worden rapportages per station gemaakt, maar die worden niet gedeeld door NS, alleen mondeling toegelicht.

Gemiddeld genomen hebben stations die eind jaren 80 en begin jaren 90 zijn gebouwd, volgens ontwerpprincipes met transparantie en stalen buizen, lager beoordeeld. Dat komt omdat de constructies lastiger schoon te houden zijn. Geldt ook voor Leiden, hoewel die dan weer beter scoort dan vergelijkbare stations uit die periode.

Belangrijke criteria voor reizigers zijn 'wachtijdbeleving': beschutting, is er iets te doen, etc. Ook belangrijk zijn voorzieningen, veiligheid, onderhoud en doorstroming. Leiden scoort minder goed op doorstroming.

Specifiek Leiden:

- 6^e station NL reizigersaantallen (ca. 80000 reizigers)
- 10% is passant (vraag gesteld of het doorlopers zijn of dat ze een winkel hebben bezocht, Erik zoekt getallen op, in en uitchecken is met name tijdens lunch groot)
- Gemiddeld krijgt Leiden een 7,6 en zit daarmee in de kopgroep grote stations met een 8^e plek
- Het algemeen oordeel is stabiel over de jaren

Op de vraag wat minder goed scoort, antwoord Erik: doorstroming, wachtijdbeleving.

Erik heeft een vergelijking gemaakt tussen Delft (8,1) en Leiden (7,53). Oordeel over perron is in Leiden minder, evenals sfeervol (jaren 80 en jaren 90 stations) en het voelt als slecht onderhouden door de aanslag op de buisconstructies waar niet tegen aan te poetsen is. Oriëntatie en veiligheid vergelijkbare scores Leiden en Delft.

Er wordt bevestigd dat er water in de kruipruimte van het huidige station zit, wat een probleem is dat een oplossing vraagt. Zeker als het station vernieuwt wordt.

5. Bespreken advisering adviesgroep in relatie tot het besluitvormingsproces

Len geeft een toelichting op het besluitvormingsproces en de rol van de Adviesgroep. De slide is als bijlage opgenomen bij dit verslag. Len geeft aan dat tot juli in het ontwerpproces wordt getrechterd naar een voorstel voor een voorkeursalternatief. In dat proces worden de bouwstenen verder verdiept, worden er gesprekken gevoerd in

verschillende gremia waaronder de Adviesgroep, over verschillende onderwerpen zoals verbindingen, karakter gebied, verkeer, etc. In dat proces heeft de Adviesgroep de rol van klankbordgroep. De signalen uit de Adviesgroep worden meegenomen in het proces. Ook als er besluitvorming plaatsvindt in Directeurenoverleg en Bestuurlijk overleg. Dat is dan een vorm van indirecte advisering.

Het projectteam maakt een voorstel Voorkeursalternatief en vraagt de Adviesgroep daarop te adviseren. Het voorstel en het advies worden vervolgens voorgelegd aan DO en BO. Het voorstel van de projectgroep moet er 1 juli liggen en het DO is gepland voor 28 augustus. In de tussenliggende periode is de Adviesgroep aan zet. De formele afronding van de verkenning vindt plaats in 2026, omdat alle producten niet eerder af zijn. Tegelijkertijd is er de bestuurlijke keuze gemaakt om in BO-MIRT van november 2025 bij de minister een financieel besluit te kunnen nemen op basis van een VKA (incl. kosten).

De Adviesgroep vraagt wat een keuze uit één VKA betekent. Wat is het advies dan? Doen we het wel of niet? Len antwoordt dat er een voorkeur gaat ontstaan mét onderbouwing. De vorige keer heeft de adviesgroep aan het projectteam geadviseerd. Nu een ander proces: advisering als klankbord in onze gesprekken en vervolgens een advies van Adviesgroep aan Bestuurders naast het voorstel van het projectteam. De presentatie die naar het DO gaat ter onderbouwing van het voorstel VKA wordt ook gedeeld met de Adviesgroep.

De adviesgroep herhaalt de oproep om hoog in te zetten en niet te snel toe te geven. Len neemt dat signaal over en geeft aan dat er gesprekken lopen om de krachten te bundelen en de als regio in te zetten op een goede lobby.

De voorzitter concludeert: de Adviesgroep heeft een opgave in de periode tussen 1-7 en 28-8. Dat is in de vakantieperiode en vraagt enige organisatie.

In de periode er naar toe worden er nog bijeenkomsten gepland in april, mei en juni. Len doet een voorstel.

6. Rondvraag

Er wordt gevraagd naar de relatie met de lijn Katwijk-Noordwijk, die mogelijk ruimte vraagt bij het station als die tram er komt. Als alles volgebouwd wordt en er geen ruimte meer is voor een tram dan wordt de kans op een succesvolle lobby minder. Geert geeft aan dat vertramming niet onmogelijk gemaakt.

Er wordt gevraagd naar volgende bijeenkomsten voor de omgeving:

- 27 maart gebruikerspanel over belevingsonderzoek
- 14 april brede omgeving over verkeer
- 1 april adviesgroep bijeenkomst:
 - o Verkeersafwikkeling
 - o Presentatie over enquête belevingskwaliteit (meer dan 1000 inzendingen, 16% bewoners, veel geflyerd in stationsgebied dus veel reizigers)
 - o

Er word nogmaals aandacht gevraagd voor de positie van huidige en toekomstige bewoners in het stationsgebied. Vrij veel mensen die in complexen wonen die gesteld zijn op redelijke nachtrust; in ontwerp toekomstige bebouwing rekening mee houden met rust bewoners met bouwkundige maatregelen of in de inrichting van de omgeving.

De voorzitter dankt alle deelnemers en sluit de vergadering om 21:03 uur.

7. Afsluiting 21:00

Bijlagen:

- Procesplaat Len