

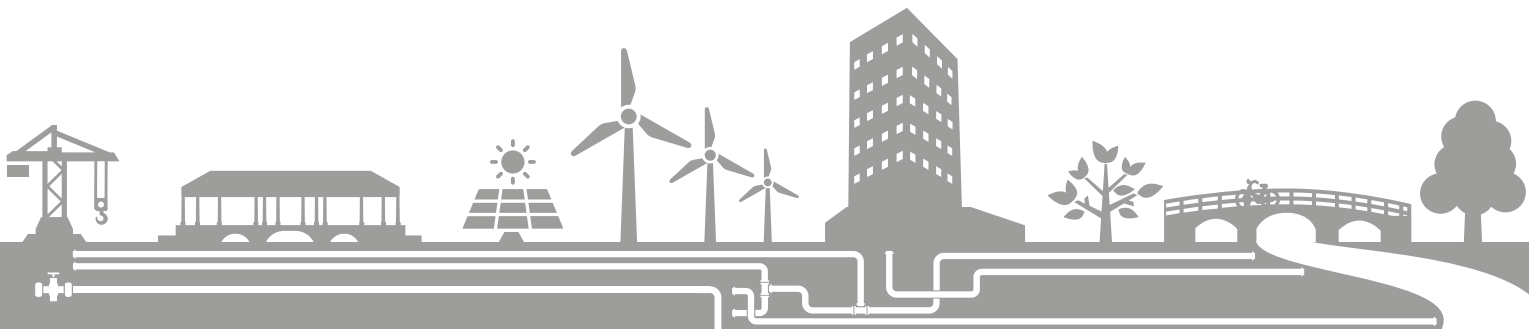


**Leiden**

# Terugkoppeling: Bewonersbijeenkomst Pancras-West

**Gemeente Leiden – Projectbureau**

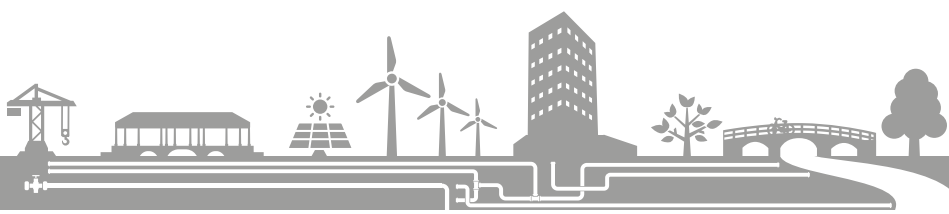
20 mei 2025 - Stadhuisplein 1, Leiden



---

## Inhoud

1	Inleiding .....	2
2	Aanleiding en knelpunten .....	3
3	Huidige situatie en knelpunten.....	4
3.1	Huidige situatie en plangebied .....	4
3.2	Vastgestelde knelpunten.....	5
4	Het voorstel .....	6
4.1	Wat is het voorstel?.....	6
4.2	Aanpassingen ontheffingenbeleid.....	7
4.3	Aanvullende maatregelen .....	9
4.4	Wat bereiken we met dit voorstel? .....	10
5	Vragen en opmerkingen.....	11
6	Proces en vervolg.....	17
6.1	Het voorgaande proces .....	17
6.2	Het vervolgproces .....	17



---

# 1 Inleiding

Op 20 mei 2025 was de tweede informatiebijeenkomst over de verkeerscirculatie<sup>1</sup> in Pancras-West. In deze bijeenkomst werd het voorstel voor verbetering van de verkeerscirculatie gepresenteerd en besproken.

## Deelnemers

Er waren ongeveer 30 bewoners en betrokkenen aanwezig, bedankt voor uw komst en uw bijdragen!

---

<sup>1</sup> Definitie verkeerscirculatie: Hoe iedereen zich door een gebied verplaatst.



---

## 2 Aanleiding en knelpunten

Aanleiding voor het onderzoeken van de verkeerscirculatie in Pancras-West ligt in de ambitie die is neergelegd met de Agenda Autoluw en in de wens van bewoners van de buurt naar maatregelen om de overlast van verkeer te verminderen.

In de agenda Autoluw is dit project onderdeel van de maatregel 'kloppend hart van de binnenstad'.

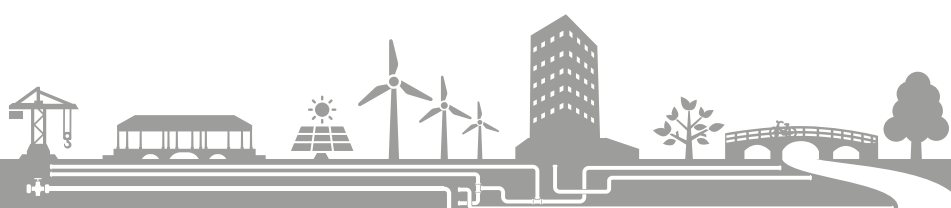
### **Wat is 'kloppend hart van de binnenstad'?**

'Kloppend hart van de binnenstad' is maatregel #11 in de [Agenda Autoluwe Binnenstad](#) (pagina 28/29). In deze maatregel staat de ambitie om de verblijfskwaliteit van het centrum verder te versterken door:

- Het autoverkeer verder te beperken door de autoluwe gebieden uit te breiden, ook specifiek rondom de Hooglandse Kerk.
- Duidelijkheid te scheppen in de verkeersregels.
- De omgeving aantrekkelijker maken om te verblijven

### **Wat zijn de doelen van de agenda autoluwe binnenstad?**

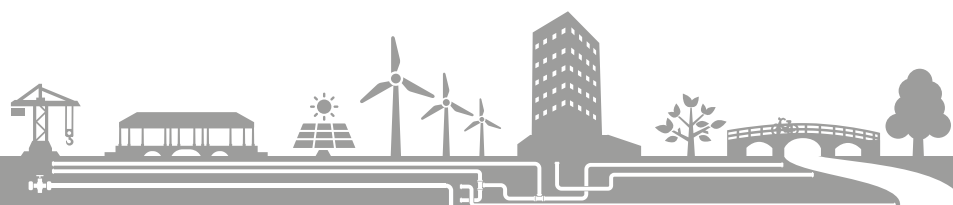
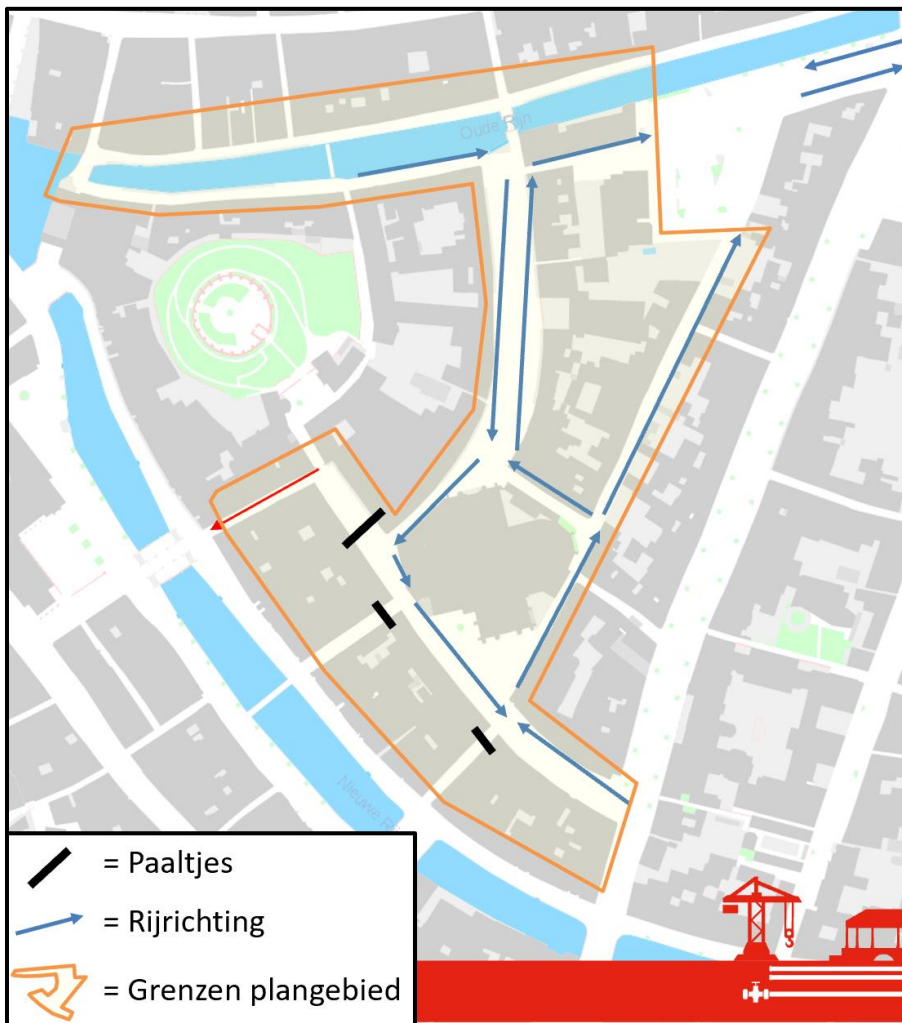
1. Een hogere kwaliteit van de openbare ruimte door het toevoegen van groen en plekken voor rust, ontspanning en ontmoeting.
2. Meer ruimte en kwaliteit voor voetgangers, fietsers en ov door bijvoorbeeld brede stoepen, fietsstraten en aantrekkelijke hubs voor bezoekers en bewoners.
3. Het versterken van de economische vitaliteit. Een binnenstad die goed bereikbaar is en waar het fijn verblijven is, is aantrekkelijk. We zorgen voor ruimte om de stad op een milieuvriendelijke manier te bevoorraden.
4. Meer ruimte voor voorzieningen zoals laad- en losplekken, laadpalen, parkeerplekken voor deelauto's en fietsparkeerplekken.
5. Een binnenstad met schone lucht en minder geluidshinder, minder hittestress en wateroverlast.
6. Leiden is een inclusieve en toegankelijke stad waar iedereen mee kan doen en die dus ook voor mindervaliden goed bereikbaar is.



## 3 Huidige situatie en knelpunten

### 3.1 Huidige situatie en plangebied

In de afbeelding ziet u het plangebied, de huidige rijrichtingen en de huidige paaltjes in het gebied.



---

## 3.2 Vastgestelde knelpunten

Op de informatiebijeenkomst van 3 december zijn met bewoners, ondernemers en betrokkenen de knelpunten van de verkeerscirculatie verzameld. Vervolgens zijn de knelpunten met de klankbordgroep tijdens de 1<sup>e</sup> bijeenkomst vastgesteld.

### De knelpunten zijn:

#### 1. Verkeersdrukke

- Combinatie veel doelgroepen in krappe straten
- Veel opstoppingen door o.a. pakketbusjes
- Veel zoekverkeer voor o.a. parkeren
- Snelheid van verkeer

#### 2. Groot vrachtverkeer

- Trillingen door zwaar verkeer
- Krappe bochten en kleine straten
- Onveilig door achteruit rijden

#### 3. Tegen de richting in rijden

- In de Nieuwstraat
- In de Koppenhinksteeg

#### 4. Verkeersregels zijn onduidelijk

- Rijrichtingen
- Navigatie zoekverkeer parkeren
- Parkeren op Sint Jansbrug
- Paaltjes bij de Nieuwstraat

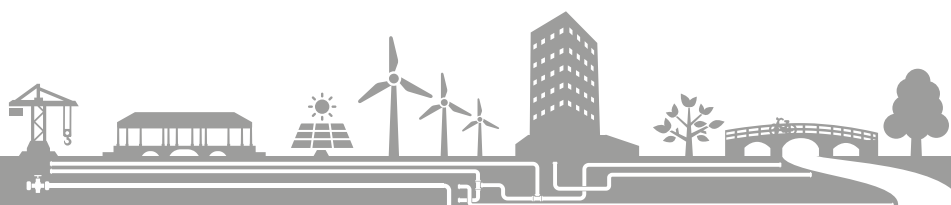
#### 5. Onbereikbaarheid van gehandicapten parkeerplaatsen

- Drie van de vier gehandicapten parkeerplaatsen op de Nieuwstraat zijn een groot deel van de tijd niet toegankelijk door de paaltjes.

#### 6. Ontsluiting van het gebied

- Er zijn maar een beperkt aantal uitgangen en toegangswegen.

Een uitgebreidere toelichting van alle knelpunten kunt u vinden in het verslag van de 1<sup>e</sup> informatiebijeenkomst en het verslag van de 1<sup>e</sup> klankbordgroep op de [DoeMee pagina](#).



## 4 Het voorstel

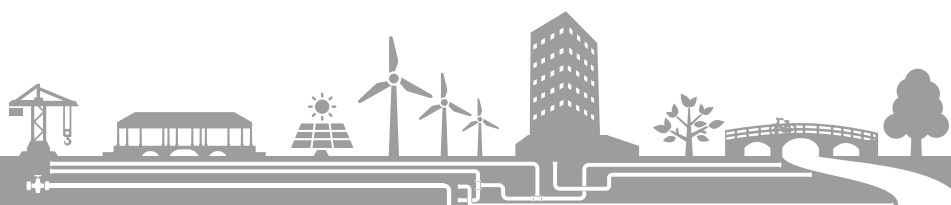
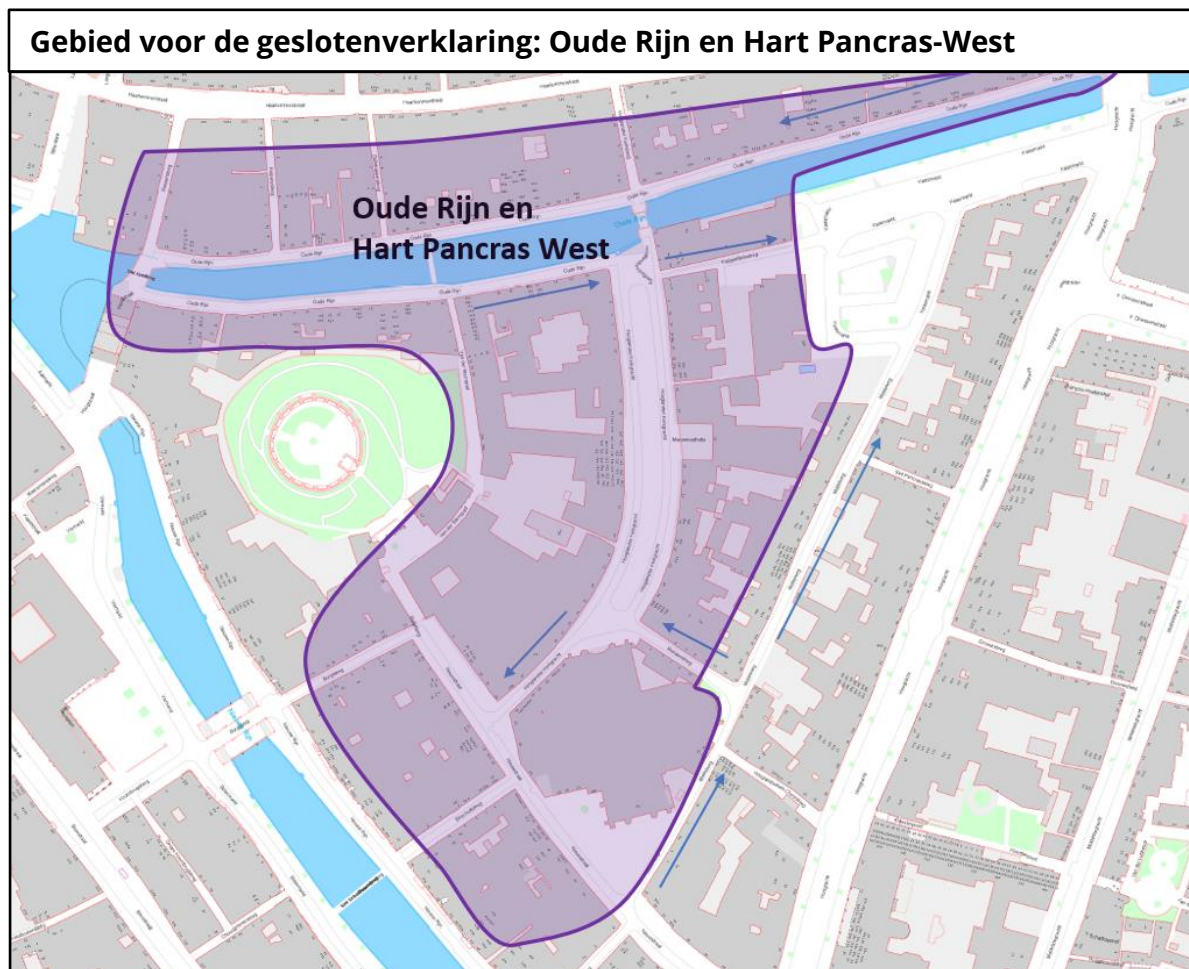
### 4.1 Wat is het voorstel?

**Het voorstel bestaat uit:**

- Invoeren geslotenverklaring = Geen motorvoertuigen toegestaan, met uitzondering:
  1. Tijdens venstertijden
  2. Met een ontheffing
- Handhaving van de geslotenverklaring door middel van kentekenregistratiecamera's.
- Het ontheffingenbeleid aanpassen.

**In welk gebied komt de geslotenverklaring?**

In samenspraak met de klankbordgroep en ondernemers uit het gebied, is gekozen voor het paarse gebied in de afbeelding. De route Nieuwstraat/Middelweg richting Kaasmarkt maakt geen onderdeel uit van het voorstel.



### Waarom controle met een [kentekenregistratiecamera](#)?

Het vrachtwagenverbod (en de autoluwe gebieden) moeten goed worden gehandhaafd, anders werken de verkeersmaatregelen niet goed. Vanwege beperkte capaciteit en kosten is voor handhaving de inzet van boa's niet mogelijk.

### Hoe werken de venstertijden?

- Tussen 4:30 tot 11:00 uur: alle straten bereikbaar (voor al het verkeer).
- Vanaf 11:00 en tot 4:30 uur: gebied alleen toegankelijk met een ontheffing.
- Dezelfde venstertijden in de gehele stad voor uniformiteit en duidelijkheid.



*Voorbeeld bebording bij de Breestraat: Geslotenverklaring met uitzondering venstertijden en handhaving camera's.*

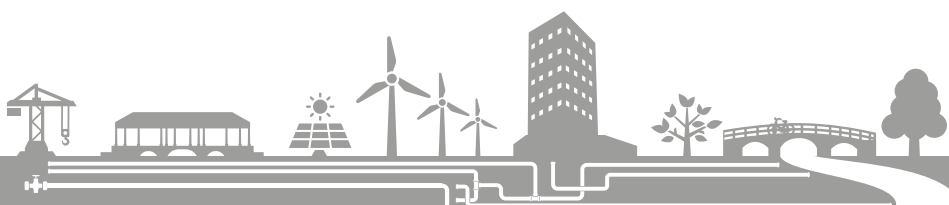
## 4.2 Aanpassingen ontheffingenbeleid

In de nieuwe situatie is het parse gebied 'Oude Rijn en Hart Pancras-West' alleen toegankelijk voor motorvoertuigen tussen 11:00 en 4:30 met een ontheffing.

### Huidige ontheffingenbeleid

Het huidige ontheffingenbeleid (van de Breestraat) is op basis van de afstemming met de klankbordgroep aangepast. De beperkingen in het huidige ontheffingenbeleid waren:

- Geen ontheffing mogelijkheid voor bewoners.
- Voor maximaal één kenteken dat niet gewijzigd kan worden.
- Een beperkte looptijd van maximaal 1 jaar.



---

### **Legeskosten ontheffing**

Voor de ontheffing betaalt u legeskosten (Legeskosten zijn kosten die in rekening worden gebracht voor het in behandeling nemen van jouw vergunningsaanvraag):

- Vaste ontheffing € 26,10 per jaar
- Tijdelijke ontheffing (x-periode) € 31,30
- Dagontheffing € 10,45

### **Wat wordt er dan aangepast?**

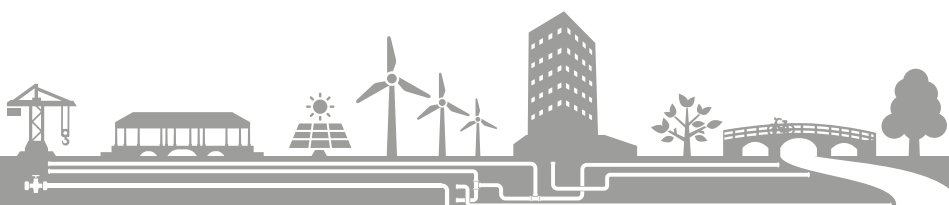
In het nieuwe ontheffingenbeleid:

- Is ontheffing voor bewoners mogelijk zodat deze altijd hun woning kunnen bereiken
- Is de ontheffing geldig voor 2 kentekens (gelijktijdig)
- Kunnen de kentekens van de ontheffing snel en gemakkelijk aangepast worden voor meer flexibiliteit
- Is de ontheffing langer geldig, 2 jaar in plaats van 1 jaar. Hierdoor hoeven er minder vaak legeskosten betaald te worden
- Is er een ontheffing voor gehandicapten voor toegang tot het autoluwe gebied, gekoppeld aan de gehandicapten parkeervergunning

### **Toegang gehandicapten parkeerplaatsen**

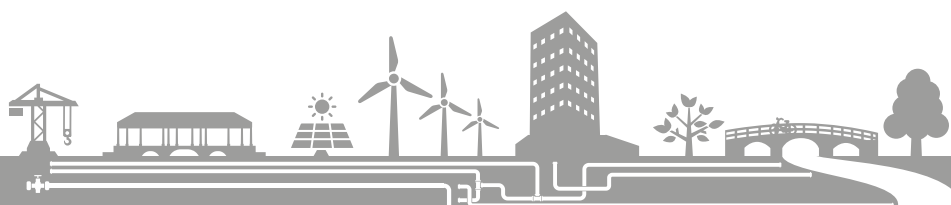
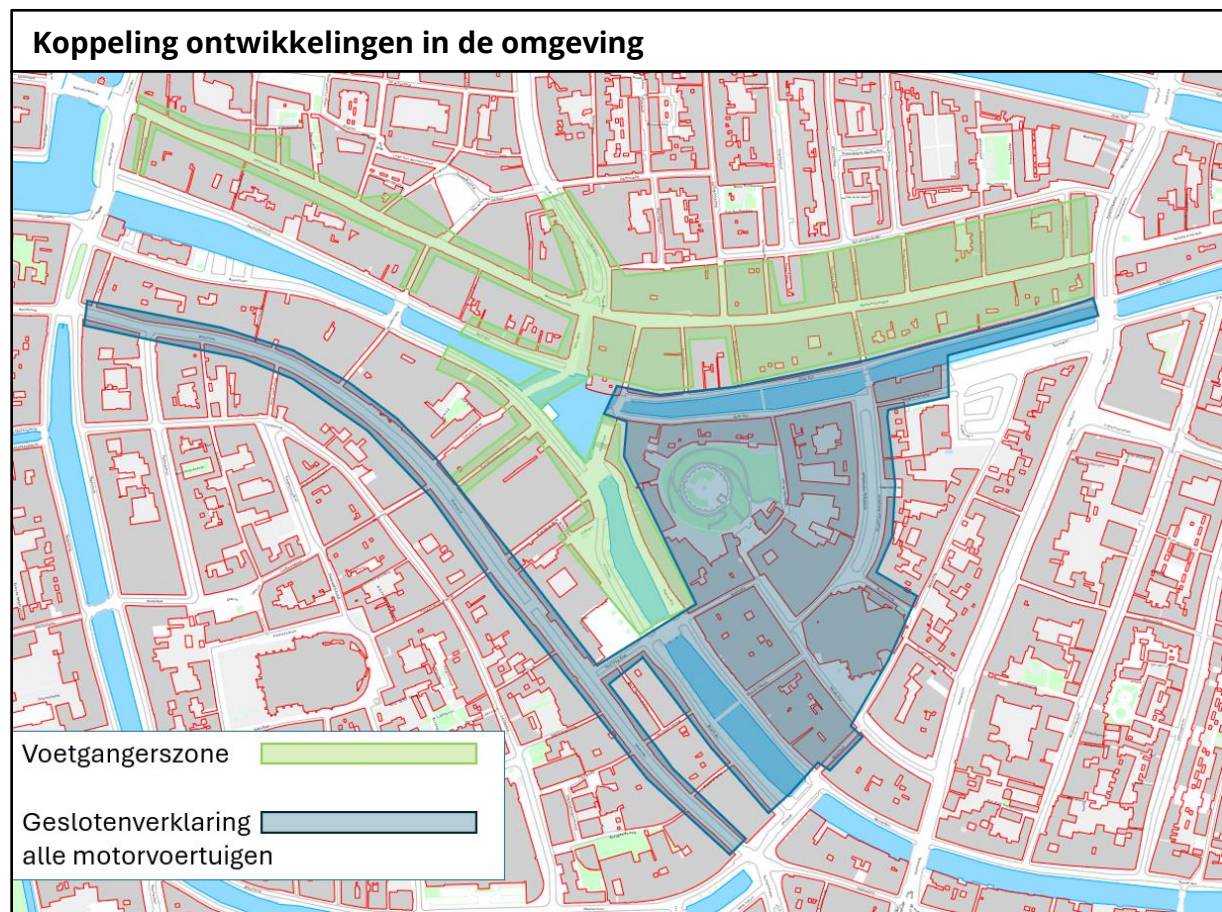
Er zijn nu 4 parkeerplaatsen op de Nieuwstraat voor gehandicapten. Drie daarvan zitten achter de paaltjes, en zijn daarmee dus slecht toegankelijk. De parkeerplaatsen zijn belangrijk voor de toegankelijkheid van het gebied voor gehandicapten, voornamelijk voor de bibliotheek en kerk. Alternatieve locaties voor deze plaatsen zijn binnen loopafstand niet beschikbaar.

In het voorstel gaan de paaltjes in de Nieuwstraat weg, en krijgen gehandicapten ook toegangsrecht voor de autoluwe binnenstad met een gehandicapten parkeervergunning.



## 4.3 Aanvullende maatregelen

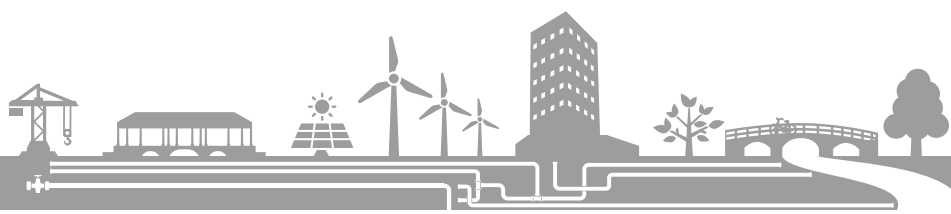
- Aandacht voor maatregelen aan de randen van het gebied:
  - Laden en lossen in het eerste deel van de Nieuwstraat
  - Betere laad- en losmogelijkheid op 't Gangetje
- Duidelijkere bebording
- Weghalen paaltjes Nieuwstraat
- Betere controle op bestaande vrachtwagenverbod Oude Rijn
- Monitoren van de situatie (nu en straks) en bijsturen waar nodig
- Aansluiting op het voorstel Nieuwe Rijn en Botermarkt.
  - Dezelfde maatregel op de Nieuwe Rijn en Botermarkt (blauw in afbeelding)
  - Uitbreiding voetgangersgebied Nieuwe Rijn en Aalmarkt (Groen in afbeelding)



---

## 4.4 Wat bereiken we met dit voorstel?

- Autoluwer Pancras-West en verbeteren van het verblijfsklimaat
  - Beperken ongewenst zoekverkeer (ook aanpassing navigatiesystemen)
  - Minder overlast door pakketdiensten (opstoppingen)
  - Minder overlast stilstaande busjes op Sint Jansbrug
- Duidelijkere verkeersregels
  - Beperken tegen richting inrijden op Nieuwstraat & Koppenhinksteeg
  - Uniforme regels met de (directe) omgeving
  - Minder zoekverkeer
- Betere bereikbaarheid gehandicaptenparkeerplaatsen Nieuwstraat.
- Minder (overlast van) vrachtwagens op de Oude Rijn.
- Toewerken naar minder, schonere en kleinschaligere vervoersbewegingen in de binnenstad.
- Het bereikbaar houden van Pancras-West door de huidige toegangswegen te behouden.



## 5 Vragen en opmerkingen

V= Vraag

A= Antwoord

### **Verkeerscirculatie**

*V: Blijven de Koppenhinksteeg EN Middelweg de uitgangen van de wijk, ook na de plannen voor de Kaasmarkt? Als er maar 1 uitgang is, zit het op slot als er bijvoorbeeld werkzaamheden zijn.*

A: Bij de 1<sup>e</sup> bijeenkomst hebben bewoners aangegeven dat het voor hun belangrijk is de twee uitgangen te behouden. Dit was ook doorgegeven aan het project voor de Kaasmarkt.

*V: Als de paaltjes bij de Nieuwstraat weggaan, krijgen we dan geen voertuigen die achteruit gaan rijden?*

A: Er wordt daar nu al veel achteruit gereden. Het moet inderdaad wel duidelijk zijn dat het doodlopend is buiten de venstertijden.

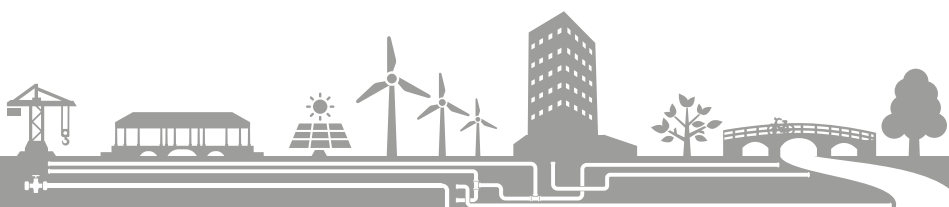
*V: Kunnen we de camera's ook gebruiken op rijrichting? Zodat er niet tegen de richting wordt gereden? Vaak wordt er verkeerd gereden omdat de andere route dan is geblokkeerd.*

A: De camera's zullen niet controleren op rijrichting, maar wel of het voertuig een ontheffing heeft.

*V: Als bedrijven straks ook een ontheffing krijgen, blijven de grote vrachtwagens bier brengen, voor hun is vaak de kortste route om tegen de richting de Nieuwstraat in te rijden. Doet de Gemeente daar nu iets tegen?*

A: De verkeersrichtingen blijven zoals ze zijn. Wijzigingen zijn ongewenst of onmogelijk. Ook blijft de Nieuwstraat éénrichtingsverkeer.

Na 11 uur rijdt er met het voorstel minder verkeer in het gebied, en dan zal het rustiger worden. De inrichting van de Nieuwstraat moet duidelijk uitstralen dat het verkeer rechtsaf de Middelweg op moet.



---

*V: Krijgen we straks geen grotere opstopping voor 11 uur?*

A: De ervaring van de gemeente Leiden met venstertijden op de Breestraat is dat het ook voor 11 uur rustiger is geworden. Meer ritten worden gecombineerd en bedrijven denken slimmer na over bevoorrading.

*V: Is er ook aandacht voor extra laad- en losplekken in de Nieuwstraat?*

A: Ja, een los project staat daarvoor nog op de planning.

*V: Mensen blijven hier gewoon nog tegen de richting in rijden, dat moet de gemeente verboden maken en bekeuren.*

A: Het is ook verboden. Met het voorstel verwachten we een vermindering van dit soort verkeersovertredingen.

*V: Is er ook nagedacht over geluidsoverlast? Als al het vrachtverkeer in de ochtend komt, worden we straks wakker getrild.*

A: De ventertijden zijn gelijk over heel Leiden. De ervaring van bijvoorbeeld de Breestraat is dat het verkeer pas rond half 8 op gang komt, ook al is laden en lossen eerder toegestaan.

Het is een terecht punt van aandacht. Nu zijn er ook trillingen maar dan over de hele dag. De gemeente wil zo min mogelijk bewegingen, de ervaring is dat het ook binnen de venstertijden rustiger wordt.

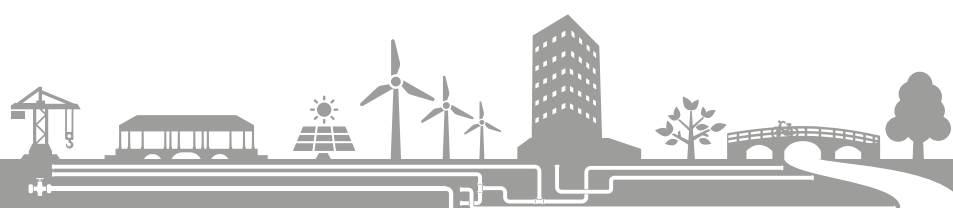
De gemeente monitort wat de effecten zijn van het voorstel.

*V: Volgens mij zijn de verkeerstromingen acceptabel, de camera lijkt mij overbodig en geeft ellende met ontheffingen.*

A: Niet alle bewoners ervaren dat zo. We hebben in de vorige bijeenkomst gesproken welke knelpunten de bewoners en betrokkenen ervaren. Ook in de klankbordgroep is in samenhang besproken welke knelpunten er opgelost moet worden, vandaar dit voorstel.

*V: Waarom laat de gemeente nog de grote zware wagens toe?*

A: Op de langere termijn kijkt de gemeente stads breed naar het weren van zwaar verkeer in de binnenstad. De ambitie is slimme stadsdistributie met kleinere voertuigen.



---

*V: Wordt de Middelweg hiermee drukker? Wat zijn de gevolgen voor de parkeerplaatsen en vrachtwagens?*

A: De Middelweg wordt naar verwachting niet drukker dan de huidige situatie. Vrachtwagens rijden nu ook via de Middelweg.

### **Ontheffingen**

*V: Kan ik ook een ontheffing aanvragen als ik zelf geen auto heb?*

A: Ja, dat kan. De ontheffing is op uw adres. U hoeft geen (eigen) auto te hebben om een ontheffing te krijgen.

*V: Als de ontheffingen per adres zijn, hoe zit het dan met de studentenhuizen?*

A: Standaard kunnen er twee ontheffingen worden aangevraagd per adres. Daarmee kunnen 4 kenteken worden geregistreerd. In speciale situaties kan contact opgenomen worden met de gemeente als maatwerk gewenst is.

*V: Stel mijn schoonvader komt spontaan langs met de taxi, dan weet ik het kenteken niet, hoe moet ik dat dan regelen?*

A: Taxi's hebben toegang tot de autoluwe binnenstad, en kunnen altijd het gebied inrijden.

*V: Ik krijg dan een ontheffing voor twee kentekens, maar als iemand anders mij komt ophalen of als de glazenwasser langkomt dan moeten die een dagontheffing betalen?*

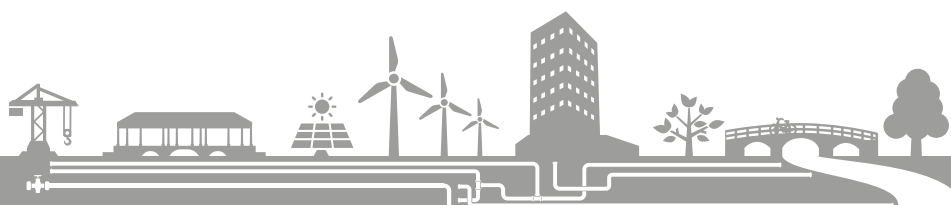
A: Dat hoeft niet. De ontheffing van de bewoner maakt het mogelijk om daar (tijdelijk) ook een kenteken van een bezoeker te registreren.

*V: Hoelang van tevoren moet ik de kentekens dan aanpassen?*

A: Het aanpassen van de kentekens werkt realtime.

*V: Wat als mijn bezoek voor 11 uur langskomt en pas later weggaat, moet ik het dan ook invoeren?*

A: Ja, ook bij het verlaten van het gebied na 11 uur is een ontheffing nodig.



*V: Kunnen bijvoorbeeld de boodschappenbezorging of bezorgdiensten hier nog bezorgen?*

A: Tot 11 uur is bezorging mogelijk. Een groot deel van de pakketbezorgers op de Oude Rijn komen daar niet voor de bewoners, maar de vele afhaalpunten op de Haarlemmerstraat. Dit zal mogelijk verplaatsen naar de Van der Werfstraat, daar gaat de gemeente ook monitoren.

*V: De gemeenteraad gaat dus over de kosten van de ontheffing. Kan dat niet lager, en waarom dan maar twee jaar? Of dat de kosten in verhouding zijn tot hoelang je er woont?*

A: Dit is ook vaker in de klankbordgroep besproken. De leges zijn om de kosten te dekken. Vorig jaar zijn de leges verlaagd doordat goedkoper kan worden gewerkt met de aanvraag van ontheffingen via het e-loket. Het signaal dat bewoners graag zien dat de ontheffing gratis wordt verleend wordt gedeeld met het college.

### **Parkeren**

*V: Zouden bewoners van de Nieuwe Rijn dan bijvoorbeeld ook kunnen parkeren op de Nieuwstraat?*

A: De Middeweg en het eerste deel van de Nieuwstraat blijven toegankelijk en dus ook de parkeerplaatsen in die straten. Het is belangrijk dat die toegankelijk blijven voor de bedrijven daar. In het autoluwe gebied zijn geen openbare parkeerplaatsen aanwezig.

*V: Nu is het bezoekersparkeren geregeld via de app, blijft die regeling gewoon gelden?*

A: Ja die blijft bestaan. In het autoluwe gebied zijn geen openbare parkeerplaatsen.

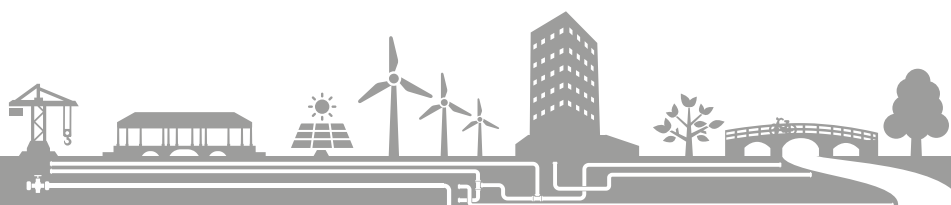
*V: Oorspronkelijk waren er ook plannen om parkeerplekken weg te halen in het eerste deel van de Nieuwstraat?*

A: Dat klopt, maar dat is geen onderdeel van dit voorstel.

### **Monitoring en evaluatie**

*V: Wat kunnen de telslangen meten? Ook of het een vrachtwagen is? Of fietsers?*

A: Ja, er wordt onderscheid gemaakt tussen klein, middel of groot verkeer. Fietsers worden met de telslangen niet gemeten.



---

*V: Wat als de resultaten tegenvallen, hoe haalt de gemeente de informatie op, en wat gebeurt er als het voorstel niet goed werkt?*

A: Naast het meten van de effecten, wil de gemeente net als in de Breestraat regelmatig contact met de wijkverenigingen en ondernemersverenigingen om op te halen of het voorstel goed werkt. Ook kunnen we bijvoorbeeld nog een keer met de klankbordgroep bij elkaar komen om de resultaten te bekijken.

Als de geconstateerde knelpunten niet (voldoende) worden opgelost, dan wordt de maatregel aangepast.

### **Fietsverkeer Oude Rijn**

*V: Fietsers mogen twee richtingen op, dat is gevaarlijk met de auto. Nu komt er wel autoluw, maar wordt er nog niks gedaan met fietsverkeer?*

A: Dit was bij de vorige bijeenkomst ook opgehaald. De gemeente is beperkt in wat hierin opgelost kan worden. Deze melding geven we door.

*V: Ik heb nog nooit handhaving gezien, voorheen was het éénrichtingsverkeer voor fietsers. Maar omdat er veel van de andere kant kwamen is besloten voor tweerichtingsverkeer.*

*V: Geen enkele fietser hield zich toch aan het één richtingsverkeer?*

*V: Sinds het tweerichtingsverkeer is het gevaarlijker geworden, ook bewoners hielden zich niet aan het richtingsverkeer.*

A: De gemeente zal deze bevindingen in ieder geval doorgeven.

### **Overige thema's**

*V: Wordt met de camera's ook het vrachtwagenverbod op de Oude Rijn gecontroleerd?*

A: Ja.

*V: Hoe moeten de bedrijven daar dan bevoorrad worden?*

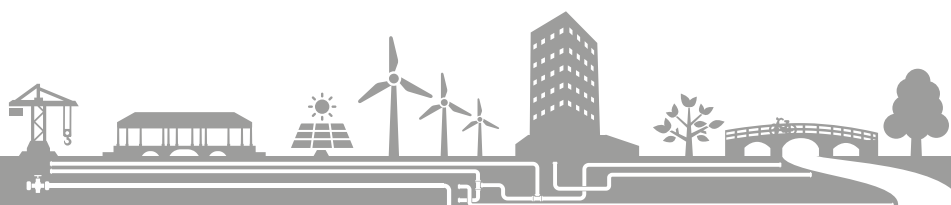
A: Kleinere voertuigen zijn tot 11 uur toegestaan, en daarna met een ontheffing.

*V: Als borden straks niet meer nodig zijn, zou ik het op prijs stellen dat de onduidelijke borden weggaan.*

A: In het voorstel wordt ook de bebording aangepast.

*V: Veel incidenten zijn juist met tweewielers en quads, neem alle kentekens mee!*

A: Alle motorvoertuigen worden meegenomen, zoals dat volgens de verkeerswetgeving is bepaald als motorvoertuig.



---

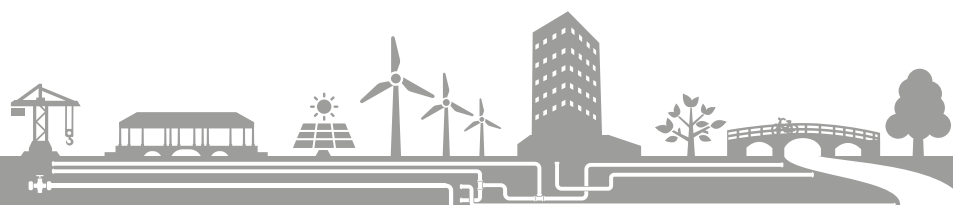
*V: Fijn als er pakketafhaalpunten zijn, ik weet niet wat voor invloed de gemeente heeft om dat te bevorderen?*

A: Dat is beperkt, alleen op openbare plekken zoals het station kan de gemeente dat invoeren. Anders is het aan de markt.

*V: De zorgen over verkeer komen bijna allemaal door onze eigen diensten, omdat wij allemaal pakketjes blijven bestellen. Ik denk dat we beter wat aan het gedrag doen, en niet met deze fysieke wering.*

*V: Ik merk dat de Kaasmarkt vaak helemaal vol staat met nauwelijks gebruikte auto's, erg zonde. Ik zie graag ook meer gebeuren met deelmobiliteit.*

A: We geven het door aan project Kaasmarkt. Daarvoor loopt een ander participatietraject.



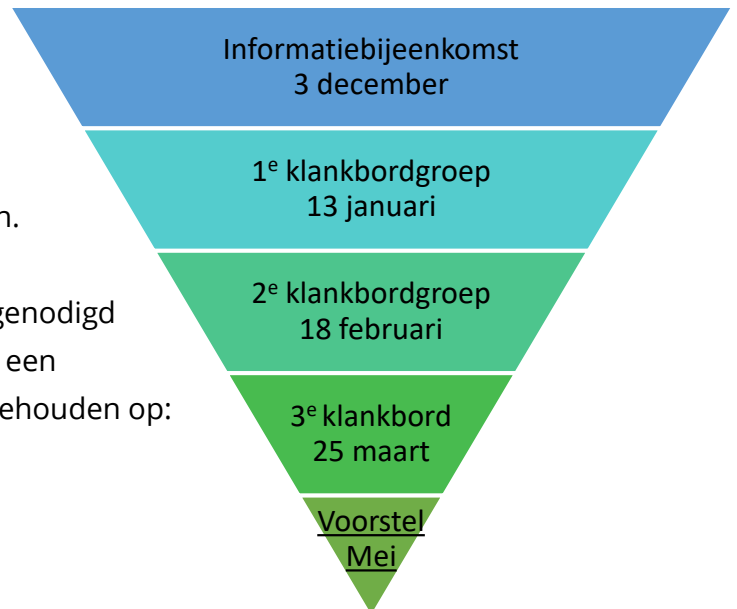
## 6 Proces en vervolg

### 6.1 Het voorgaande proces

Op 3 december 2024 is de eerste informatiebijeenkomst gehouden, hiermee zijn met de bewoners en betrokkenen opgehaald welke knelpunten in de verkeerscirculatie er in de wijk worden ervaren.

Vervolgens is de buurt door de Gemeente uitgenodigd voor een klankbordgroep om in samenspraak een voorstel te maken. Hiervoor zijn drie sessies gehouden op:

- 13 januari 2025
- 18 februari 2025
- 25 maart 2025



Op 20 mei was de informatiebijeenkomst waar het voorstel aan de buurt is gepresenteerd. Dit is het verslag van die bijeenkomst.

*De verslagen en presentaties van de eerdere bijeenkomst en klankbordgroepen zijn terug te vinden op [DoeMee](#).*

### 6.2 Het vervolgproces

**De vervolgstappen zijn:**

- De gemeente verwerkt de informatie en inbreng van de informatiebijeenkomst op 20 mei.
- Het verkeersbesluit wordt gepubliceerd in Juni 2025.
- Reactie- en bezwaarmogelijkheid op het verkeersbesluit loopt in Juni/juli 2025.
- Reacties en bezwaren op het verkeersbesluit worden na de zomer behandeld.
- Voorbereidingen lopen in september-november:
  - Camera's, bebording en laad- en losmogelijkheden plaatsen
  - Ontheffingenloket opzetten
  - Communicatie met omgeving
- De maatregelen worden dan actief eind 2025.

