

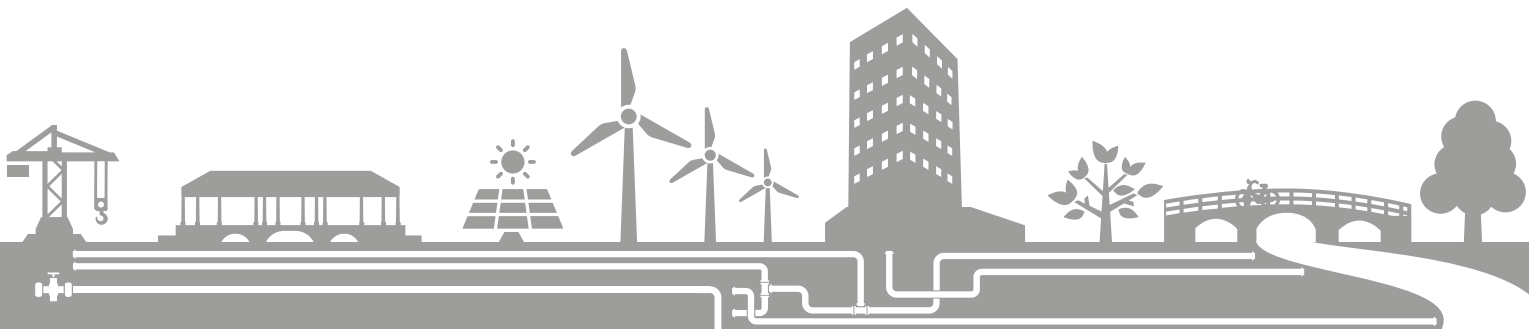


**Leiden**

# Verlag 2<sup>e</sup> klankbordgroep Verkeercirculatie Pancras-West

**Gemeente Leiden – Projectbureau**

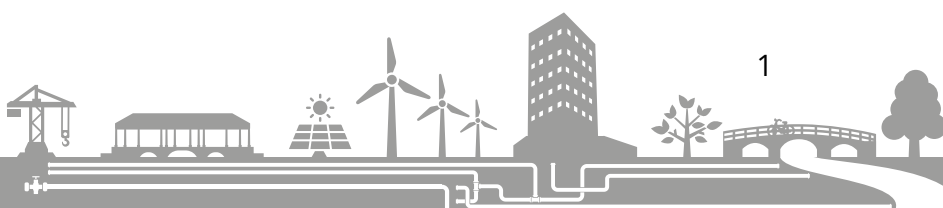
**18 februari 2025 - Stadhuisplein 1, Leiden**



---

## Inhoud

1	Verslag van de avond.....	2
1.1	Doelen en programma 2e klankbordgroep.....	2
1.2	Terugkoppeling actiepunten 1 <sup>e</sup> sessie (13 jan).....	3
1.3	Bespreking Voorstellen .....	6
1.3.1	1) Geslotenverklaring Oude Rijn .....	6
1.3.2	2) Geslotenverklaring Oude Rijn + Hart Pancras-West .....	7
1.3.3	3) Geslotenverklaring Oude Rijn en heel Pancras-West .....	8
1.3.4	Ontheffingenbeleid.....	9
1.3.5	Knelpunt vrachtwagens.....	9
1.3.6	Bespreken voorstellen.....	10
2	Vervolgaanpak.....	13



# 1 Verslag van de avond

Op 18 februari is de klankbordgroep weer bij elkaar gekomen om over de verkeerscirculatie<sup>1</sup> in Pancras-West te spreken. In deze 2<sup>e</sup> sessie zijn de actiepunten van de vorige sessie (13 jan) afgerond, vervolgens zijn er drie voorstellen gepresenteerd en besproken.

De klankbordgroep bestaat uit bewoners verdeeld uit de wijk, ondernemers en andere belanghebbenden zoals verenigingen.

## 1.1 Doelen en programma 2e klankbordgroep

### Doelen van de avond

- 1) Terugkoppeling actiepunten 13 januari

Er waren nog een aantal openstaande vragen en acties die met deze sessie afgerond worden. Een aantal knelpunten zijn niet binnen dit project op te lossen, deze onderwerpen sluiten we wel af door te informeren.

- 2) Bespreking voorstellen

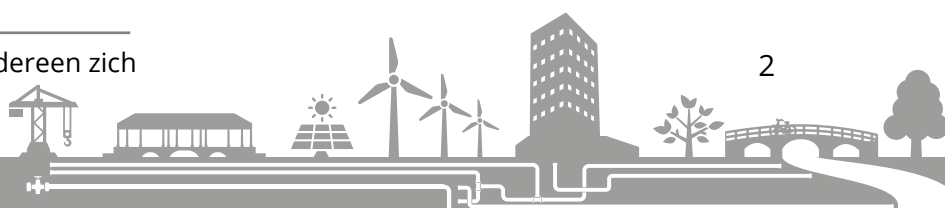
Op basis van o.a. de vorige klankbordgroep en de informatiebijeenkomst heeft de gemeente drie mogelijke voorstellen opgesteld. Deze voorstellen worden gepresenteerd aan de groep en vervolgens besproken. Het doel is om nog geen keuze, maar wel voorkeursrichtingen te geven zodat de gemeente doelgericht de voorstellen verder kan uitwerken.

### Programma van de avond

- 19:30 Start bijeenkomst
- 19:30-20:00 Terugkoppeling actiepunten 1<sup>e</sup> klankbordgroep (13 januari)
- 20:10-20:50 Oplossingsrichtingen: Drie voorstellen voor aanpak verkeerscirculatie
- 20:50-21:00 Vervolgafspraken

---

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



## 1.2 Terugkoppeling actiepunten 1<sup>e</sup> sessie (13 jan)

Uit de vorige klankbordsessie ontstonden een aantal openstaande vragen en actiepunten. Om te focussen richting de oplossingen, zijn deze onderwerpen in deze klankbordgroep besproken en afgesloten. Dit omdat dit project op het onderwerp geen invloed heeft, of het knelpunt beperkt kan oplossen.

### 1.2.1 Parkeerbeleid

De ambitie is om bezoekers in garages te laten parkeren, en bewoners op straat.

#### Huidige gebruik dagkaarten Kaasmarkt

Gemiddeld zijn er 5 dagkaarten per dag sinds 2024.

#### Parkeerrouting

De gemeente start dit jaar (2025) met een project voor parkeerrouting: Om duidelijk te maken voor bewoners waar geparkeerd kan worden in de stad, en hoe je daar komt met bewegwijzering.

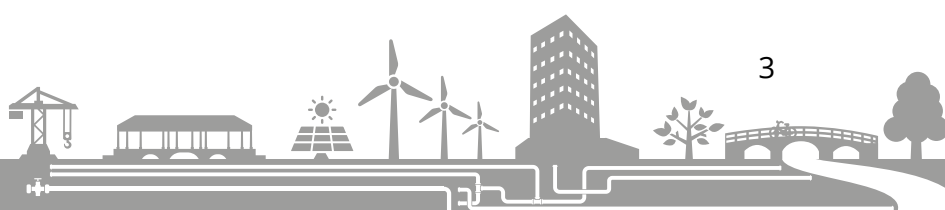
#### Aantal parkeerplekken op straat Pancras West:

- Middelweg 9 parkeerplekken
- Nieuwstraat 12 parkeerplekken, 2 laadplekken en 2 laden en lossen plekken.
- 4 Gehandicaptenplekken

#### Opheffen van parkeerplaatsen

Volgens het beleid van de autoluwe binnenstad is het uitgangspunt een jaarlijkse afname van 3 procent van de parkeerplaatsen. Dit omdat bewoners steeds minder auto's hebben, in theorie kun je elk jaar 3 procent van de parkeerplaatsen opheffen. Plekken worden pas opgeheven als dit volgens monitoring mogelijk is. Monitoring wordt gedaan door parkeeronderzoek (tellingen).

In de Pancras-West is de planning om in 2026 8 parkeerplekken weg te halen in de Nieuwstraat. De plekken op de Kaasmarkt worden gefaseerd weggehaald (2025-2032). Ook bij deze twee locaties gebeurt dat alleen als dat op basis van parkeeronderzoeken ook daadwerkelijk mogelijk is.



## 1.2.2 Kaasmarkt

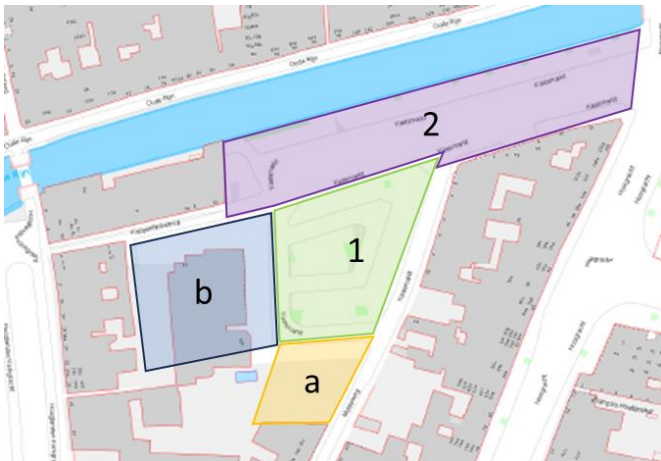
De Kaasmarkt is een apart project, met een losse planning.

Dit project volgt een eigen communicatie/participatietraject wanneer het zo ver is.

Als er volgens parkeeronderzoek hier voldoende ruimte is, kan er in de komende 5 tot 10 jaar ruimte vrij komen voor parkgebied. Het project Kaasmarkt staat los van het optoppen van parkeergarage Haarlemmerstraat (Dat is voor bezoekersparkeren).

### Fasering project Kaasmarkt

- a + b –Kavel Middelweg + Ontwikkeling Kaasmarktschool
- 1<sup>e</sup> fase Kaasmarkt – Ruimte maken voor parkgebied.
- 2<sup>e</sup> fase Kaasmarkt – Langs de Oude Rijn zal later pas aan de beurt zijn.



## 1.2.3 Fietsparkeren

### Fietsenstalling bibliotheek

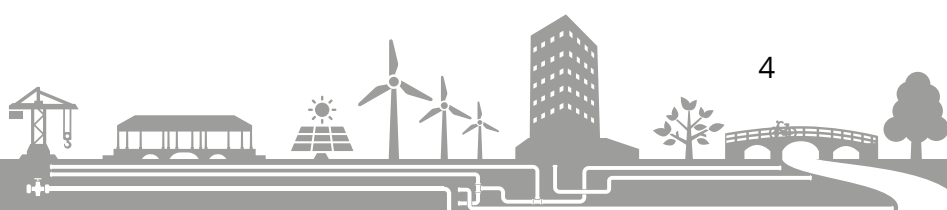
Er loopt een onderzoek naar een inbandige oplossing voor 500 fietsen bij de bibliotheek.

### Aanvragen fietsnetjes/rekken

Hoe drukker de omgeving hoe meer terughoudend de toekenning. Positief resultaat op de Oude rijn.

### Fietsvakken op straat

Dit project is nog in de startfase.



## 1.2.4 Kentekencamera's

### Proces en werking kentekenregistratiecamera's

- 1) De camera registreert een kenteken.
- 2) Bepaald wordt of het voertuig er mag rijden (bijvoorbeeld binnen venstertijden of met een ontheffing).
  - a) Ja, het voertuig mag er rijden: De registratie wordt verwijderd.
  - b) Nee, het voertuig mag er niet rijden: De foto komt ter beoordeling bij een BOA.
- 3) De BOA stelt vast of er daadwerkelijk sprake is van een overtreding.
  - a) Geen overtreding: wissen registratie.
  - b) Overtreding: Verzenden waarschuwingsbrief of boete (beschikking via CJIB).

Het doel van dit proces is om verkeersregels ook goed te kunnen handhaven.

In de Breestraat zijn deze camera's ook toegepast. Cijfers tonen dat de verkeersdrukte is afgenomen. Ook in de venstertijden is het rustiger dan in de oude situatie.

In de presentatie staat een aantal afbeeldingen van de camera's als voorbeeld en de grafiek van de verkeersintensiteit op de Breestraat.

## 1.2.5 Overig

### Snelheid Oude Rijn

Er is met versmallingen slechts beperkt iets te winnen. Er zijn veel bloembakken, die mogen overal nog iets dichters tegen de rijbaan komen. Dit is het gemakkelijkste om de rijbaan voor beleving smaller te maken. Echt smaller maken van het profiel is niet mogelijk. Fietsnietjes of boomcirkels dichters op de rijbaan zijn nog kleine kansen.

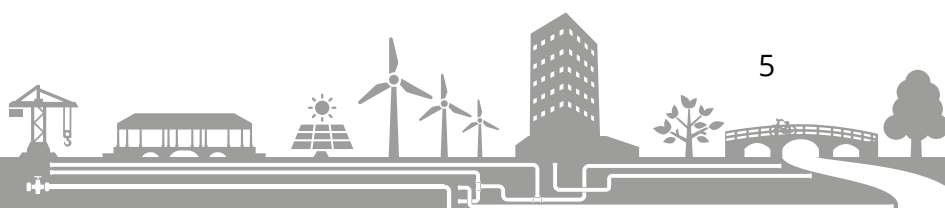
### Verkeersdrukte

Het totaal aantal verkeersbewegingen is beperkt. De maatregelen hebben daardoor mogelijk een beperkt effect.

### Pakketdiensten

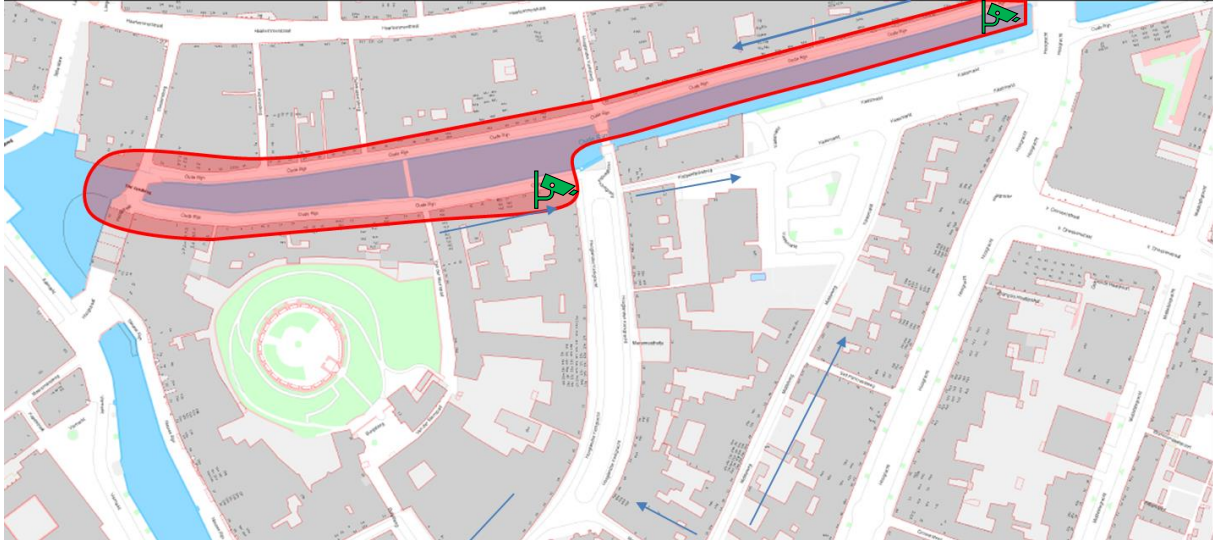
Pakketdiensten kun je niet beperkt toelaten. Dit kan alleen met een algemeen verbod zoals een geslotenverklaring. In Pancras-West zijn geen pakketafhaalpunten. Rondom Pancras-West zijn er naar verhouding veel pakketafhaalpunten op korte afstand.

Als pakketdiensten niet meer over de Oude Rijn kunnen, zal het probleem zich verplaatsen naar een andere straat.



## 1.3 Bespreking Voorstellen

### 1.3.1 1) Geslotenverklaring Oude Rijn



#### Toelichting

In dit voorstel wordt er alleen in de Oude Rijn een geslotenverklaring toegepast. Dit betekent dat er geen gemotoriseerde voertuigen doorheen mogen, behalve uitzonderingen:

- Venstertijden voor laden en lossen (maandag – zaterdag van 4:30 – 11:00). Binnen deze tijd is het gebied dan toegestaan voor al het vervoer.
- Ontheffingen voor belanghebbenden. Met een ontheffing mag je wel het gebied in (Zie 1.3.4 Ontheffingenbeleid).

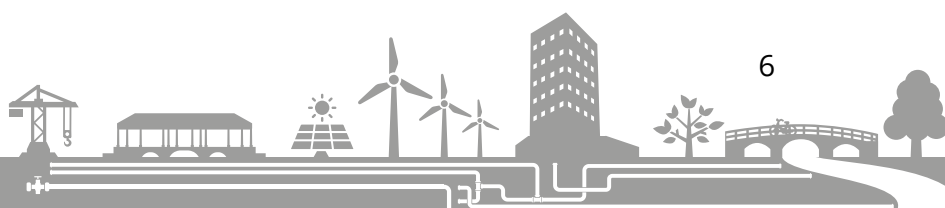
Handhaving van de geslotenverklaring wordt gedaan met 2 kentekenregistratiecamera's.

- Een camera bij de ingang Oude Rijn – Hooigracht.
- Een camera bij de uitgang Oude Rijn – Hooglandse Kerkgracht.

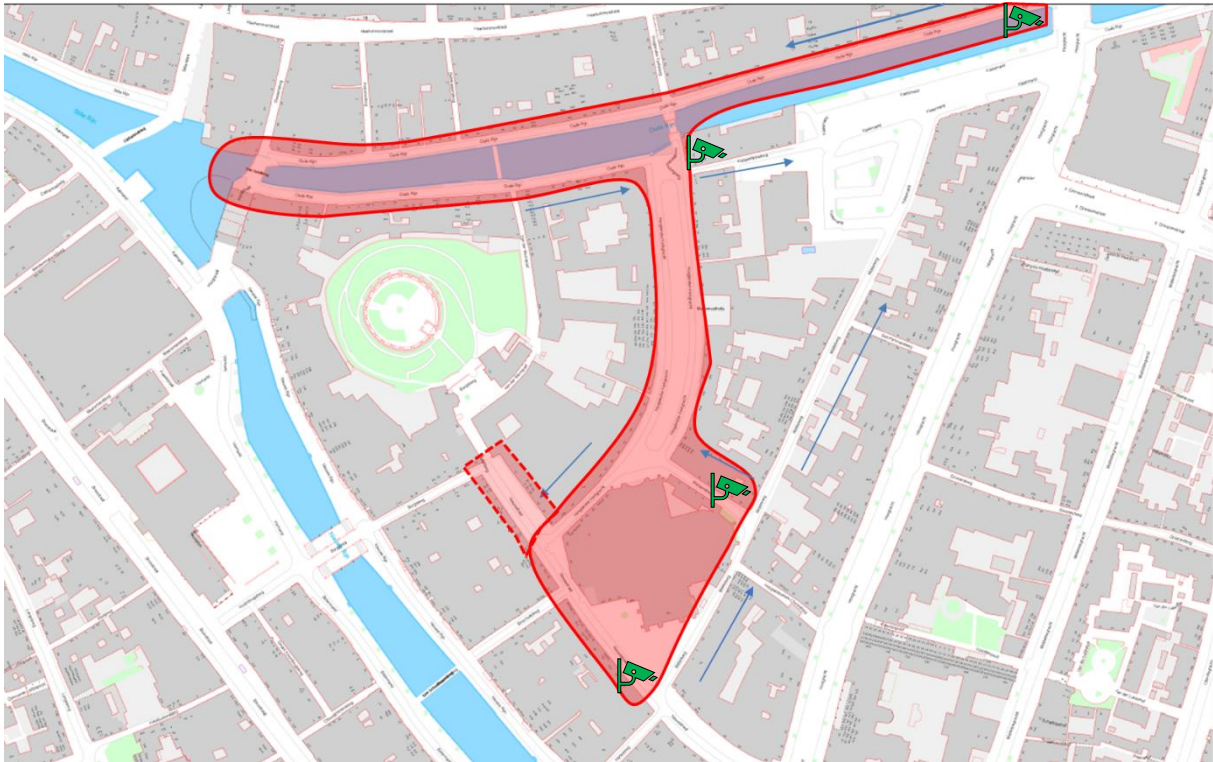
#### Voor- en Nadelen

+ Minder overlast van stilstaande busjes op de Sint Jansbrug.  
 + Minder overlast door hoeveelheid verkeer.  
 + Verbetering verblijfsklimaat.

- Ontheffing noodzakelijk voor bestemmingsverkeer.  
 - Aandachtspunt: op meer verkeer in Van der Werfstraat.  
 - Weinig oplossing voor knelpunten in de rest van het gebied.



### 1.3.2 2) Geslotenverklaring Oude Rijn + Hart Pancras-West



#### Toelichting

In dit voorstel wordt de geslotenverklaring uitgebreid met de Hooglandse Kerkgracht en rondom de kerk (behalve Middelweg). De rijrichtingen in het gebied blijven hetzelfde.

Handhaving van de geslotenverklaring wordt gedaan met 4 kentekenregistratiecamera's.

- Camera's bij de ingangen Oude Rijn/Hooigracht en Moriaansteeg/Middelweg.
- Camera's bij de uitgangen Koppenhinksteeg en Nieuwstaat/Middelweg.

#### Voor- en Nadelen

+ Minder overlast hoeveelheid verkeer Oude Rijn, rond Hooglandse Kerk en deel van de Nieuwstraat.

+ Parkeerplaatsen op Nieuwstraat en Middelweg blijven toegankelijker.

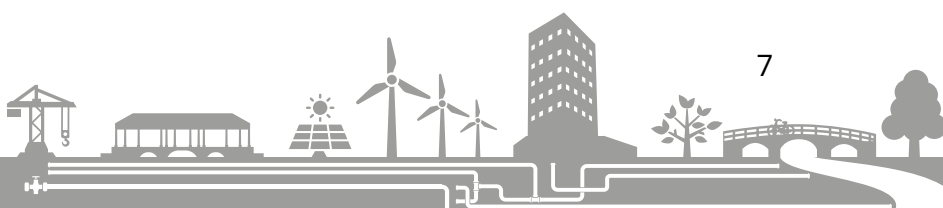
+ Verwijderen paaltjes Nieuwstraat: Netter straatbeeld, gehandicaptenparkeerplaatsen.

+ Verbetering verblijfsklimaat.

- Ontheffing noodzakelijk voor bestemmingsverkeer.

- Weinig oplossing 1<sup>e</sup> deel Nieuwstraat en Middelweg.

- Meer laden en lossen aan de rand van het gebied (Middelweg tegenover de kerk).



### 1.3.3 3) Geslotenverklaring Oude Rijn en heel Pancras-West



#### **Toelichting**

In dit voorstel wordt de geslotenverklaring uitgebreid naar het volledige gebied van Pancras-West. De rijrichtingen in het gebied blijven hetzelfde.

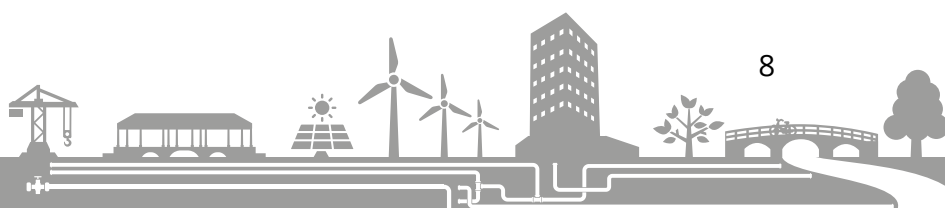
Handhaving van de geslotenverklaring wordt gedaan met 4 kentekenregistratiecamera's.

- Camera's bij de ingangen Oude Rijn/Hooigracht en Nieuwstraat/Hooigracht.
- Camera's bij de uitgangen Koppenhinksteeg en Middelweg op de Kaasmarkt.

#### **Voor- en Nadelen**

- + Minder overlast hoeveelheid verkeer Oude Rijn en geheel Pancras-West.
- + Verwijderen paaltjes Nieuwstraat: Netter straatbeeld, gehandicaptenparkeerplaatsen.
- + Verbetering verblijfsklimaat.

- Ontheffing noodzakelijk voor bestemmingsverkeer.
- Autoluw gebied en parkeerplaatsen gaan minder goed samen: onduidelijkheden en meer (onbedoelde) overtredingen.
- Parkeerplaatsen Nieuwstraat en Middelweg alleen toegankelijk ontheffinghouders (Dus parkeervergunning EN toegangsontheffing nodig).
- Oplaadplekken elektrische auto alleen toegankelijk ontheffinghouders.



---

### 1.3.4 Ontheffingenbeleid

Met het ontheffingenbeleid kan bepaald worden welk vervoer er wel of niet in het gebied mag komen (buiten de venstertijden).

Dat moet mogelijk gemaakt worden voor:

- Ontheffing aan ondernemers (voorbeeld Breestraat).  
Leveringen kunnen standaard al binnen venstertijden, als het alsnog noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering om buiten de venstertijden bij de onderneming te komen, kan een ondernemer een ontheffing krijgen.
- Ontheffing aan bewoners (nog uit te werken).  
Iedere bewoner in het gebied kan een ontheffing krijgen om hun eigen woning te bereiken voor laden en lossen of om de parkeerplaatsen te bereiken.
- Dag / tijdelijke ontheffing voor incidenteel toegang zoals een verbouwing.

#### Kosten ontheffing

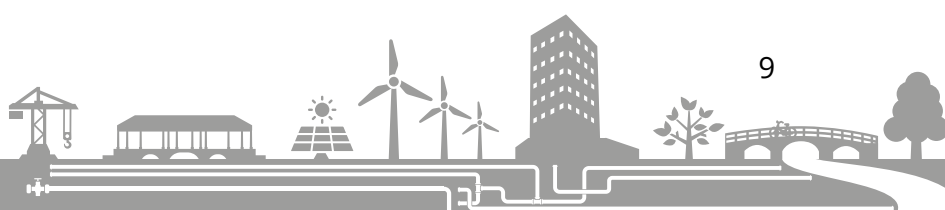
- Jaarontheffing € 25,- (jaarlijks)
- Tijdelijke ontheffing (x-periode) € 30,- (eenmalig)
- Dagontheffing € 10,- (eenmalig)

### 1.3.5 Knelpunt vrachtwagens

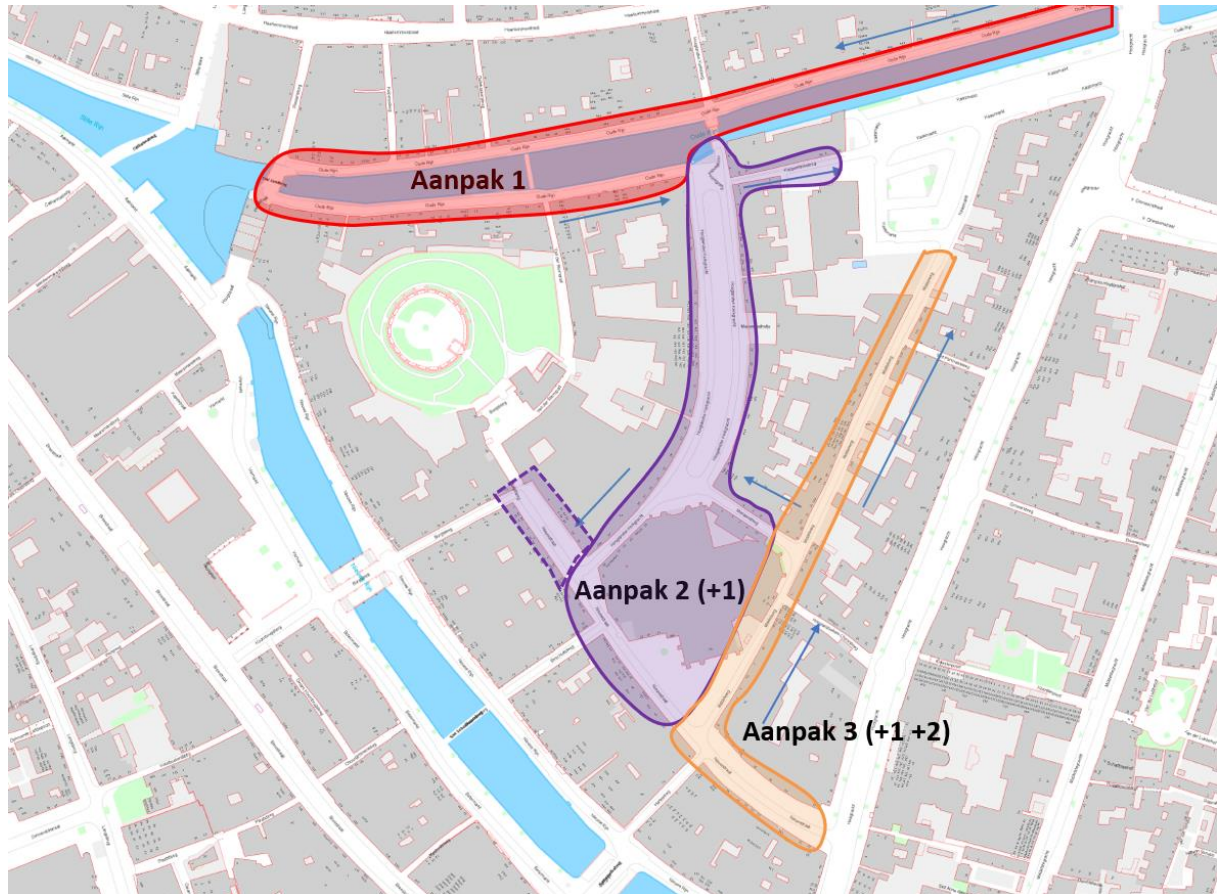
Met de venstertijden zijn (bijna) alle leveringen op maandag – zaterdag van 4:30 – 11:00. Buiten deze tijden is er dan minder overlast. Verder is er op korte termijn geen oplossing voor knelpunt van de vrachtwagens.

Op de langere termijn zijn er mogelijkheden voor slimme stadsdistributie:

- Hubs: Leveringen bundelen aan de rand van de binnenstad, en met kleinere elektrische voertuigen beleveren.
- Laden en lossen op afstand (met steekwagen naar ondernemer).
- Andere vormen van logistiek zoals over water.



### 1.3.6 Bespreken voorstellen



#### Opmerkingen

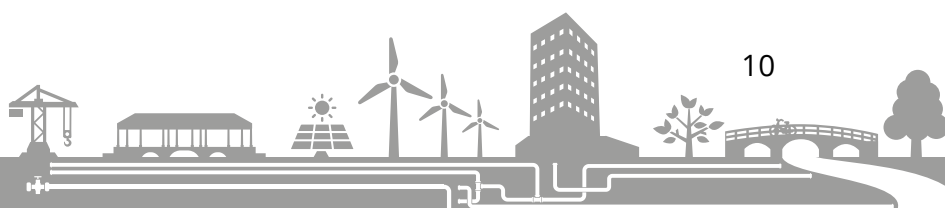
Grote zorgen bij **voorstel 3** over bereikbaarheid bij verschillende ondernemers: Veilinghuis Onder de Boompjes, Jan Raas Bikes, Kunsthuis, Hooglandse Kerk, Bieb. Bereikbaarheid voor klanten die moeten laden en lossen is belangrijk voor deze ondernemingen. Deze ondernemingen zijn van groot belang zijn voor de aantrekkingskracht in de binnenstad.

Deze ondernemingen moeten dus in het proces betrokken worden.

Er moeten gelijke voorwaarden voor bewoners en ondernemers in de ontheffingsmogelijkheden zijn. Als we kiezen voor strenge eisen dan moet dat voor iedereen streng zijn, dus geen uitzonderingen voor bewoners.

Weghalen van de paaltjes bij voorstel 2 (en 3) is een goed idee.

Voor het knelpunt van onduidelijke verkeersborden, moet je dit bij het toevoegen van camera's goed aanpakken. Goed van tevoren duidelijk maken dat je er niet in kan. Daar heeft de gemeente nu meer ervaring mee.



---

### Vragen en antwoorden

(Voorstel 1) – Belanghebbende kunnen een ontheffing krijgen, maar wie zijn hier de belanghebbende? Zijn dat alleen bewoners/winkels op Oude Rijn? Of ook de Hooglandse Kerkgracht?

→ Dit wordt opgenomen in de kaders voor het ontheffingenbeleid voor dit gebied.

(Voorstel 1) – Pakketdiensten zullen dan aan het Noordelijke eind van de Hooglandse Kerkgracht gaan staan?

→ Dat is inderdaad dan een nadeel bij dit voorstel.

(Voorstel 3) – Buiten Venstertijden moet Laden en Lossen dan aan de Hooigracht?

→ Er ontstaat hierdoor dan inderdaad meer druk op de Hooigracht en het Gangetje.

(Voorstel 3) – In verband met het Waterbedeffect: De Nieuwe Rijn en Botermarkt zijn dan ingeklemd tussen twee gebieden waar je niet in mag (Breestraat/ Pancras-West). Is het dan niet beter deze gelijk mee te nemen?

→ Er volgt parallel aan de planvorming voor Pancras-West ook een voorstel voor de Botermarkt/ Nieuwe Rijn.

(Voorstel 2/3) – Als de paaltjes in de Nieuwstraat weggaan dan kunnen voertuigen de burgsteeg inrijden, waar ze vervolgens weer achteruit terug moeten.

→ Er komen dan aan beide kanten van de burgsteeg paaltjes.

(Alle voorstellen) – Zijn pakketdiensten er wel mee akkoord, volgen die dan de regels?

→ Bij de Breestraat is dat ook opgelost: Door middel van waarschuwingen en vervolgens ook boetes, houden pakkendiensten zich wel aan de regels.

(Alle voorstellen) – Hoeveel kost 4 stuks camera's?

→ De camera's worden via een leaseconstructie betaald, en er zijn terugkomende kosten zoals onderhoud en operationele kosten.

(Alle voorstellen) – Hebben de voorstellen ook invloed op de herinrichting van de Nieuwstraat?

→ Deze herinrichting komt later, en de bereikbaarheid/circulariteit heeft inderdaad invloed wat er dan met die straat kan/moet gebeuren.

(Ontheffingenbeleid) – Sommige bewoners hebben vaker kleine bezoeken nodig, zoals mantelzorg of simpel ophalen/afzetten voor mensen slecht ter been. Dan moet er vaak voor maar een korte tijd 10 euro betaald worden?

(Toevoeging) – Ook bij ondernemers komen dit soort scenario's voor. Gelijke kansen.

→ Het ontheffingsbeleid voor Pancras-West en de flexibiliteit daarin gaan de gemeente nog verder uitwerken.



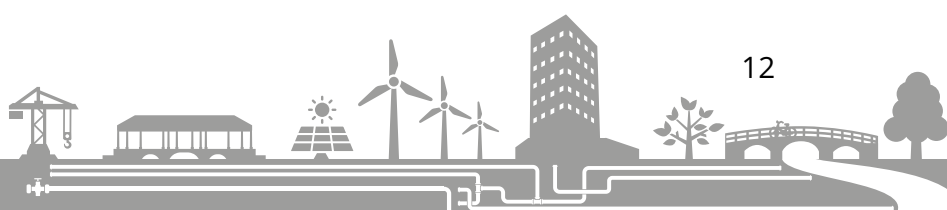
---

(Ontheffingenbeleid) – Het is moeilijk een voorkeur uit te spreken, veel is afhankelijk van het ontheffingenbeleid.

- ➔ Met de inbreng werkt de gemeente een ontheffingenbeleid uit voor de Pancras-West. Een aantal voorbeelden: In de Pieterswijk kunnen bewoners/ondernemers 2 ontheffingen krijgen. In de Breestraat hebben taxi's ook een vrijstelling gekregen. Er zijn veel mogelijkheden, maar als er voor alles weer een vrijstelling/ontheffing kan komen dan zijn de maatregelen een stuk minder effectief.

(Ontheffingenbeleid) Idee: kan de ontheffing voor een bezoeker niet gekoppeld worden aan een dagkaart of de bewonersvergunning?

- ➔ Het koppelen heeft voor- en nadelen, daar komt de gemeente op terug.



---

## 2 Vervolgaanpak

De 3<sup>e</sup> klankbordgroep is op 25 maart. De Gemeente maakt op basis van de besproken voorstellen een verdere uitwerking van het voorstel en ontheffingsbeleid.

Het doel van de 3<sup>e</sup> (en laatste) klankbordgroep is dat we overeenstemming bereiken over het voorstel voor de verkeerscirculatie in Pancras-West.

Dit voorstel wordt bestuurlijk besproken en kan dan worden gepresenteerd aan de buurt. Beeld is nu dat deze presentatie tweede helft van mei kan plaatsvinden.

Het definitieve plan kan vervolgens na een verkeersbesluit uitgevoerd worden (naar verwachting na de zomer van 2025).

### **DoeMee**

Deze klankbordgroep verslagen worden op DoeMee geplaatst. Bewoners kunnen vragen/opmerkingen plaatsen op DoeMee. Deze reacties worden meegenomen in de klankbordgroep.

