



Bijlage 2: samenvatting onderzoek naar stallingslocaties (concept tekst t.b.v. behandelvoorstel voorkeursalternatief stuurgroep AFP)

Onderzochte locaties

In de afgelopen jaren en zeker recent zijn de volgende opties voor uitbreiding van stallingscapaciteit verkend en om de aangegeven argumenten ook weer afgevallen. Door de herontwikkeling en verdichting die zal plaatsvinden rondom Leiden Centraal conform vastgesteld stedenbouwkundig plan uit 2012 zijn er geen mogelijkheden voor behoud of uitbreiding van fietsparkeren in de openbare ruimte zijn alle oplossingsrichtingen in pandig of ondergronds. De Projectgroep Fietsparkeren Leiden Centraal heeft alle locaties zorgvuldig afgewogen met behulp van een integrale afwegingsmatrix.

1. Onder de sporen/interwijkverbinding

Grootschalige oplossing onder de sporen aan de zuid-westzijde van het station, gecombineerd met een voetgangerstunnel: Deze optie is na een haalbaarheidsstudie afgewezen vanwege de te grote reizigersoverlast die de realisatie van deze oplossing zou veroorzaken wegens de benodigde buitendienstelingen van het treinverkeer op de as Den Haag - Schiphol.

2. Alphens perron

Twee-laagse stalling onder het Alphens perron en aangrenzende sporen. Dit was onderdeel van een door de landelijke Stuurgroep vastgesteld Voorkeursalternatief dat nader uitgewerkt kon worden. Deze optie was gebaseerd op het verplaatsen van het busstation naar de zeezijde. Door de keuze van de gemeente om het busstation toch niet te verplaatsen als gevolg van burgerinitiatieven, is deze locatie afgevallen vanwege het feit dat de stalling niet langer goed te ontsluiten valt. Dit besluit is door de gemeente genomen en afgestemd op bestuurlijk niveau met NS en ProRail (zie bijgaande brief van gemeente Leiden d.d. 19-03-2019).

3. Taxistandplaats

Een herontwikkeling van de huidige stalling onder de Taxistandplaats. Op deze plek is een meerlaagse stalling van redelijke omvang te realiseren, maar die heeft het nadeel dat er bij aanvang al vervanging van bestaande capaciteit moet plaatsvinden van ca 2.000 plekken. Daarnaast is de stalling geen onderdeel van het stedenbouwkundig plan. Dit levert uiteindelijk hoge kosten op voor de aanvullende stallingplekken op deze locatie. Besluit genomen door de Projectgroep Fietsparkeren Leiden Centraal.

4. LEVEL gebouw

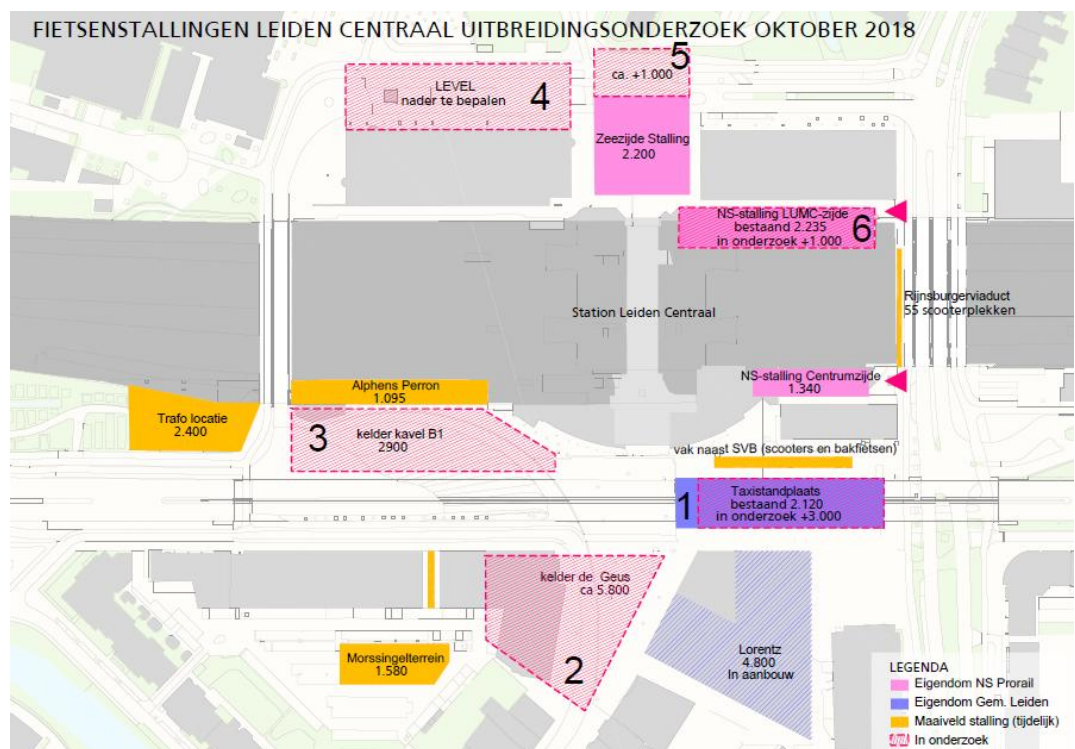
Een ondergrondse fietsenstalling onder het bestaande LEVEL kantoorgebouw aan de Bargelaan. De gemeente Leiden betreft binnen enkele jaren dit gebouw voor haar stadskantoor. De huidige autoparkeergarage zou een zeer goede plek zijn voor een fietsenstalling. Uit gesprekken met de eigenaar van het gebouw is echter duidelijk geworden dat zij daar niet aan wil meewerken.

5. NS-stallingen

Uitbreiden van de bewaakte NS-stallingen aan weerszijden van het station met een extra verdieping. Omdat dit constructief complex zou worden en een te klein aantal extra fietsparkeerplekken zou opleveren is deze niet verder uitgewerkt. Besluit genomen door de Projectgroep Fietsparkeren Leiden Centraal.

6. De Geus (tweelaags)

Een tweelaagse fietsenstalling op ontwikkellocatie De Geus op niveau min 1 en min 2, tegenover het station aan de centrumzijde. Uit het afwegingskader bleek dat vooral aan de min 2 bouwlaag te veel nadelen kleven aan snelheid, comfort en sociale veiligheid. Dit was de aanleiding om te kijken naar een grotere stalling op deze locatie op slechts één bouwlaag, min 1 (zie verder). Besluit genomen door de Projectgroep Fietsparkeren Leiden Centraal.



Figuur: Bestaande stallingen en onderzochte stallingslocaties

De drie best scorende alternatieven uit de afwegingsmatrix zijn daarop nader onderzocht en worden haalbaar geacht, te weten:

1. De Geus (éénlaags)

Een min 1 stalling onder De Geus aan de centrumzijde van het station. Hier ontwikkelt ontwikkelaar Sustay een bioscoopcomplex, appartementencomplex en supermarkt. Op de plek van deze stalling was eerder een autoparkeergarage gepland. Vanwege een toekomstig aan te passen parkeerbeleid van de gemeente in de binnenstad, heeft de ontwikkelaar deze min 1 laag aan de gemeente als fietsparkeervoorziening aangeboden. Deze stalling heeft vooralsnog een

maximale capaciteit van 2.900 plekken maar door de ontwikkelaar en toekomstig aannemer wordt nog onderzocht of de capaciteit met ca 300 plekken kan worden uitgebreid.

Deze stalling ligt op een perfecte plek, pal tegenover het station en is voor fietsers toegankelijk vanaf de eerder genoemde Fietsring. Een ander voordeel is dat deze stalling, deel uitmakend van de genoemde vastgoedontwikkeling, tegen relatief lage kosten en op relatief korte termijn gebouwd kan worden (start bouw 2020).

We zien nog twee risico's waarover de komende twee maanden helderheid dient te zijn. Zo is er nog geen overeenstemming tussen ProRail, de gemeente en de ontwikkelaar over het eigendom van de stalling; de gesprekken zitten in afrondend stadium. Daarnaast bestaat er de kans dat er, door onverwachte maar noodzakelijke functies voor de andere bestemmingen van dit gebouw, nog ruimte gaat afvallen waardoor de stalling een kleinere capaciteit krijgt.

2. Zeezijdestalling

Een min 1 stalling, gekoppeld aan de bestaande en aan te passen Zeezijdestalling, die momenteel als gratis bewaakte stalling door de gemeente wordt geëxploiteerd. Deze stalling is op basis van het huidige onderzoek met 3.100 plekken uit te breiden. Deze uitbreiding kan plaatsvinden op/in gemeentegrond. Een kans om deze uitbreiding verder te vergroten, door dichterbij een naastgelegen pand van derden te kunnen bouwen en door gebruik te kunnen maken van gronden van het aangrenzende LUMC, wordt nog onderzocht.

Deze uitgebreide stalling kan een nieuwe fietsentree krijgen, die – beter dan de huidige stalling – direct aan de Fietsring is gelegen, wat een optimale benutting van deze stalling zal bevorderen. De beoogde voetgangers in- en uitgang, die op een strategische plek vlak bij de entree van het station komt te liggen, zorgt ook vanuit het station bezien voor een betere doorstroming en vindbaarheid. De huidige Zeezijdestalling zal op onderdelen noodzakelijk verbouwd en heringericht moeten worden, om de twee delen goed op elkaar te laten aansluiten.

3. Buskavel

Een min 1 stalling op de buskavel. We hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van benutting van het gebied waar zich nu het busstation bevindt, maar waar in de nabije toekomst (2023-2025) een nieuw OV-knooppunt ontwikkeld zal worden met daarboven een grootschalige vastgoedontwikkeling (woningen, kantoren, winkels). De kans lijkt zich voor te doen om op min 1 niveau van deze kavel een grote fietsparkeervoorziening te maken die (vanaf zuidwestelijke en zuidelijke zijde vanaf de Fietsring) voor fietsers toegankelijk is en waarvan de voetgangersuitgangen zowel op het busstation als vlak voor station Leiden Centraal uit kunnen komen. De lengte van deze mogelijke stalling is zo lang dat dit een befietsbare stalling zou moeten worden. Realisatie kan plaatsvinden vanaf 2023.

Op dit moment is er niet met zekerheid te zeggen of dit een realistisch alternatief is, maar met oog op de toekomst en de wens om op termijn een beperkt aantal zeer grote stallingen rondom Leiden Centraal te hebben en vanwege de hiervoor beschreven risico's t.a.v de Geusstalling is besloten dit alternatief toch op haalbaarheid te onderzoeken, met name op het gebied van conditionering en functionaliteit. Vanwege het nog niet beschikbaar zijn van de plannen voor de er boven geplande ontwikkeling, die pas in 2020 of 2021 concreet zullen worden, kan dit alternatief nog niet volledig

als voorkeursalternatief onderzocht worden. Vanwege de kansrijkheid t.a.v. stallingscapaciteit (meer dan 5.000 plekken) en optimale ligging wordt er intussen verder haalbaarheidsonderzoek gedaan. Tevens kan de stalling gefaseerd gerealiseerd worden, hetgeen betekent dat eerst een kleinere stalling gerealiseerd wordt die later uitgebreid kan worden.

Daarnaast lijkt het zinvol om de entree van de bewaakte NS- stalling aan de zeezijde te verplaatsen van het plein aan de Bargelaan naar de Rijnsburgerlaan, zodat deze direct vanaf de Fietsring toegankelijk gaat worden, de Bargelaan niet meer overgestoken hoeft te worden en er geen kruisend voetgangers-/fietsersverkeer is voor de (huidige) ingang van de bewaakte NS stalling. Een zelfde onderzoek zou ook moeten plaatsvinden voor de NS-stalling aan de centrumzijde. Door een betere herkenning en toegankelijkheid van deze stallingen en een aanpassing van het betaalde regime naar het elke 1e 24 uur gratis regime vertrouwen we erop dat deze stalling nog beter benut zullen gaan worden.