



RAADSVOORSTEL

Rv. nr. : RV 25.0109

B en W-besluit d.d. : 16-12- 2025

B en W-besluit nr. : WAN-1352-2025

Naam Programma:

04. Mobiliteit



Illustratie: impressie van definitief ontwerp

Onderwerp:

Beschikbaarstelling uitvoeringskrediet project Programma Autoluwe Binnenstad - Project Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat - Ir. Driessenstraat

Aanleiding:

Het project Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat- Ir. Driessenstraat is oorspronkelijk een van de Openbare Ruimte Projecten van het Programma Binnenstad. Er is destijds (2016) voor gekozen een projectopdracht te maken voor meerdere openbare ruimteprojecten (RV16.0078). Dat is door de raad vastgesteld.

Vervolgens is een project voor deze herinrichtingen gestart en is er uitgebreid onderzoek gedaan en geparticipeerd met de omgeving. In februari 2018 heeft de gemeenteraad het kaderbesluit voor de deelprojecten genomen (RV17.0109) , behalve voor het deelproject Herinrichting Oosterkerkstraat-Driessenstraat. Vanwege inspraakreacties en opmerkingen vanuit uw raad heeft de raad een amendement (A17.170109/5) aangenomen waarin staat dat er een nieuw ontwerpproces voor dit deelproject moest worden gestart. Verder was de onderzochte nieuwe ligging van de bushaltes niet akkoord, deze moet blijven zoals het nu is (Motie 17.0109/3).

Het project is daarna stilgelegd in verband met de voorrang voor de aanleg van de Centrumroute.

Op 18 februari 2021 is De Agenda Autoluwe Binnenstad door de raad vastgesteld. De projecten die eerder onder het Programma Binnenstad vielen, waaronder Herinrichting Oosterkerkstraat - Driessenstraat, vallen nu onder de Agenda Autoluwe Binnenstad.

Nadat de aanleg van de Centrumroute klaar was, is het project in augustus 2023 weer gestart. Sinds die tijd is er intensief geparticipeerd met bewoners en diverse andere stakeholders. Op 20 februari 2025 heeft de raad het besluit Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet Programma Autoluwe Binnenstad - Project Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat-Ir. Driessenstraat' vastgesteld (RV 24.0119).

Hiermee heeft de raad voor dit project voor de nieuwe wegcategorysering gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30) gekozen.

Het plangebied loopt vanaf de Zijlsingel (inclusief brug) tot de kruising van de Ir. Driessenstraat-Middelstegracht. Het deel van de Ir. Driessenstraat tussen de Hooigracht en Middelstegracht valt erbuiten, dit deel is al in 2020 opnieuw ingericht als onderdeel van de Centrumroute.

Doelstelling en resultaat herinrichting:

De huidige inrichting van de straat kent weinig kwaliteit en heeft een rommelig karakter. Er liggen verschillende profielen en materialen, de rijbaan is versleten en er zitten verzakkingen in, er gelden twee verschillende maximum snelheden (30 en 50 km/u), veel bomen hebben geen groeipotentie en de inrichting sluit niet overal goed aan op de aangrenzende nieuwe inrichting en bebouwing. Voor een uitgebreide beschrijving van de huidige situatie verwijzen we u naar bijlage 2, de ontwerpverlichting.

Voor de Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat – Ir. Driessenstraat is van gevel tot gevel een ontwerp voor de openbare ruimte opgesteld.

Het project kent meerdere doelstellingen:

1. Agenda Autoluwe Binnenstad

Het hoofddoel van de Agenda Autoluwe Binnenstad is meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten, de leefbaarheid voor bewoners te versterken, de verblijfs kwaliteit te verhogen voor bezoekers en de verkeersveiligheid te vergroten. De bereikbaarheid van de binnenstad blijft hierbij gewaarborgd en efficiënte bevoorrading is een topprioriteit voor een bloeiende economie. De auto blijft aanwezig in de stad, maar minder prominent.

In de Agenda Autoluwe Binnenstad heeft de raad op bladzijde 34 deze herinrichting als maatregel 20 opgenomen:

Langzamer rijden in de Ir. Driessenstraat en de Oosterkerkstraat.

De Oosterkerkstraat en de Ir. Driessenstraat zijn relatief nieuwe straten, aangelegd als verkeerskundige doorbraken in de jaren '50 van de vorige eeuw. De straten hebben veel achterstallig onderhoud en ontberen de karakteristieke historische bebouwing. Des te meer reden om de openbare ruimte een flinke kwaliteitsimpuls te geven. Hierbij wordt de straat opgewaardeerd tot 30 km/u zone. Dat sluit perfect aan bij de ambities van de Agenda Autoluw.

Met de herinrichting verbeteren we de leefbaarheid door meer ruimte en kwaliteit voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer te creëren.

2. Verkeersveiligheid verbeteren, verlagen snelheid van 50 naar 30 km/u

Met de opwaardering binnen de projectgrenzen naar een weg met een maximumsnelheid van 30 km/u verbeteren we de verkeersveiligheid.

3. Singelpark, inpassen singelparkroute

De Oosterkerkstraat doorkruist het Singelpark. In het ontwerp wordt de Singelparkroute verbeterd en ingericht als een Parkplein.

4. Verblijfskwaliteit, aansluiten op binnenstad

De herinrichting van de Ir. Driessenstraat-Oosterkerkstraat draagt bij aan de uniformiteit en leesbaarheid van de binnenstad en de verschillende stedenbouwkundige structuren. We vergroten de verblijfskwaliteit van de ruimte ten opzichte van het huidige verkeerskundige karakter maar houden ook rekening met de verkeersfunctie van de weg. We versterken het karakter van de binnenstad door middel van materialisering en de indeling van het profiel:

- Gebakken klinkers in trottoir
- Toepassen Leidse armaturen
- Vergroenen van de openbare ruimte
- Vergroten van de ruimte voor de voetganger

5. Toegankelijkheid

- We verbeteren de toegankelijkheid van de twee bushaltes
- Er komt meer ruimte voor de voetganger. Over het gehele projectgebied komt er een trottoir met een breedte van minimaal 1,80m. Een trottoir van 1,80m is voldoende breed voor voetgangers om elkaar te passeren. Ingezet wordt op een obstakelvrije ruimte van 1,50m. Op een tweetal plekken zal op het trottoir ter plaatse van een lichtmast (puntvernauwing) een obstakelvrije ruimte overblijven van 1.30m-1,40m.

Op een aantal plekken zullen de trottoirs breder worden uitgevoerd ten behoeve van de inpassing van zitmeubilair. Bij de inpassing van de extra zitgelegenheden is rekening gehouden met de onderlinge afstand tussen de bankjes. Dit is met name belangrijk voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn die via deze straat van of naar het centrum van de stad willen lopen. Dit vergroot de toegankelijkheid van de binnenstad.

6. Groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie

We zetten in op een duurzaam bomenbestand en voegen zoveel mogelijk groen(vakken) toe. De soortkeuze van nieuwe bomen en nieuwe beplanting draagt bij aan het versterken van de biodiversiteit. Het toevoegen van bomen en beplanting zijn ook klimaat adaptieve maatregelen. Klimaat adaptief betekent het aanpassen

aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals extremer weer, om de stedelijke omgeving en natuur weerbaarder te maken tegen extreme hitte, droogte en neerslag. In totaal voegen we 660m² groen toe ten opzichte van de huidige situatie.

7. Noodzakelijke werkzaamheden gemeente en nutsbedrijven

De rijbaan en stoepen zijn versleten, het riool moet gerelined. Riool relinen is een techniek om een oud of beschadigd riool te renoveren door er een nieuwe, sterke binnenlaag in aan te brengen zonder te graven. De nutsbedrijven worden uitgenodigd om hun werkzaamheden te combineren met die van de gemeente zodat de straat voorlopig niet meer open hoeft.

Het resultaat van de herinrichting is een toekomstbestendige openbare ruimte met meer groen, betere verblijfskwaliteit, bredere trottoirs, grotere verkeersveiligheid en een vernieuwde rijbaan.

Kader:

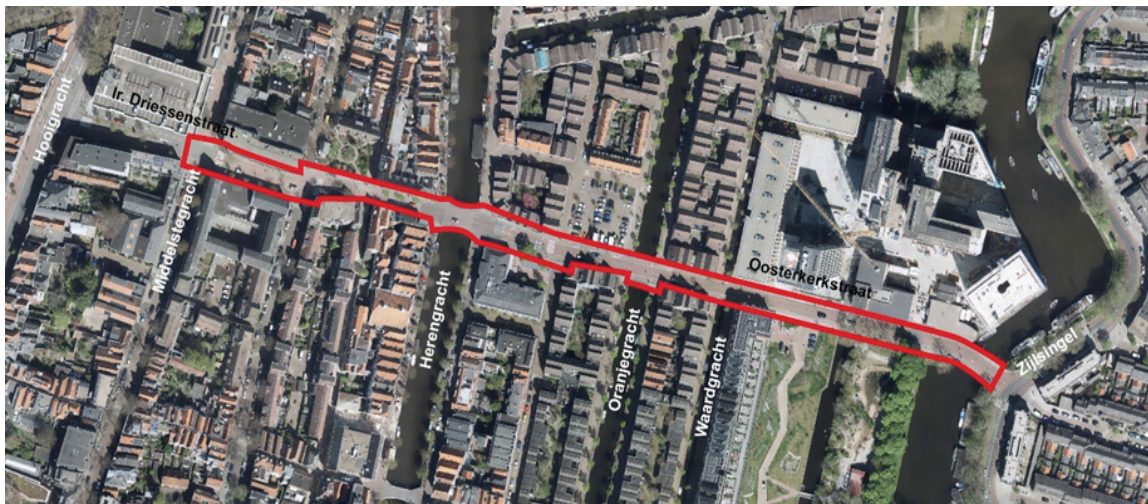
- Omgevingsvisie Leiden 2040 (1.1)
- Structuurvisie Verder met de Binnenstad (RV 12.0040)
- Erfgoednota 2014-2020, verlengd in 2021
- Leiden Biodivers en klimaatbestendig, Samen maken we Leiden groener! Uitvoeringsprogramma 2020-2023 (RV. 20.0027)
- Uitvoeringsprogramma Klimaatadaptatie en Biodiverse vergroening (B&W 20.0126)
- Verordening voor de fysieke leefomgeving Leiden 2020
- Agenda Autoluwe binnenstad (RV 20.0148, 18-02-2021)
- Mobiliteitsnota Leiden 2020-2030 (RV 20.0030)
- Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 (RV.20.0021)
- Beleidsprogramma Voetganger 2020-2030 (RV.21.0028)
- Parkeervisie Leiden Auto- en Fietsparkeren 2020-2030 (RV. 20.0038)
- Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 (B&W 20.0379)
- Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (RV 11.0117)
- Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte
- Beeldkwaliteitsplan Singelpark 2014
- Visie Leidse Singels
- Beleidsplan openbare verlichting
- Amendement 170109.5 'Nieuw ontwerp Ir. Driessenstraat'
- Motie 17.0109/3 'Behoud bushaltes Gezondheidscentrum en Zijlsingel'
- Beleidsakkoord 2022-2026 Samen leven in Leiden
- Programmabegroting 2019-2022 (RV18.0085)
- Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet Programma Autoluwe Binnenstad - Project Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat-Ir. Driessenstraat' (RV 24.0119)
- Beleidskader GOW30 en wegencategoriseringskaart (RV 25.0094)

Overwegingen:

- Op 20 februari 2025 heeft de raad het besluit Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet Programma Autoluwe Binnenstad - Project Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat-Ir. Driessenstraat' vastgesteld (RV 24.0119). Dit raadsvoorstel bevat de inhoudelijke en financiële kaders voor de uitwerking van dit

herinrichtingsproject. Er zijn in dit raadsvoorstel twee varianten voor een 30 km/u inrichting van de openbare ruimte opgenomen, een Erftoegangsweg 30 (ETW30) en een Gebiedsontsluitingsweg (GOW30). Beide varianten zijn het resultaat van een uitgebreide variantenstudie en intensief participatietraject. Op basis van de verschillen tussen beide varianten, de verkeersintensiteiten in combinatie met het gebruik van de route en de input uit de participatie wordt in deze situatie de GOW30-inrichting verkeerskundig als meest passend gezien. De raad heeft daarom besloten de variant GOW30 verder uit te laten werken tot voorliggend definitief ontwerp (DO).

- Met voorliggend raadsvoorstel Beschikbaarstelling uitvoeringskrediet project Programma Autoluwe Binnenstad - Project Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat - Ir. Driessenstraat wordt de raad voorgesteld het DO vast te stellen en het geraamde uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen. Dit is nodig om na het besluit het DO verder technisch uit te werken tot een bestek plus bestekstekeningen, aan te besteden en uit te voeren (geplande start werkzaamheden 2e helft 2026).
- **Scope:**
Het projectgebied loopt vanaf de Middelstegracht tot aan de Zijlsingel (inclusief Weversbrug). Over dit hele gebied zal de herinrichting van gevel tot gevel plaatsvinden.



Illustratie: luchtfoto van plangebied met projectgrens

Toezeggingen wethouder. Tijdens de commissievergadering Leefbaarheid en Bereikbaarheid d.d. 13 februari 2025 over de Beschikbaarstelling uitvoeringskrediet' van dit project heeft de wethouder toezeggingen gedaan:

1. Minstens zoveel bomen terug als er weg worden gehaald.

Op dit moment staan er 28 bomen binnen de projectgrenzen. Na de herinrichting zijn dat er 30. Daarmee is er sprake van een positieve boombalans. Voor meer informatie over de bomen, zie verderop in dit stuk en bijlage 2 Toelichting op het definitief ontwerp.

2. Struiken zoveel mogelijk behouden voor dieren op het Lakenpark en langs wandelpad t.o. Meelfabriek.

In het ontwerp wordt zo zorgvuldig mogelijk omgegaan met het bestaande plantvak/ onderbeplanting onder de beeldbepalende bomen in het Katoenpark. Het huidige karakter van het plantvak met bepaalde heestersoorten wordt gehandhaafd. In verband met de gewijzigde ligging van het trottoir, ter plaatse van het Katoenpark en speeltuin de Doorbraak, zal er wel bestaande beplanting moeten worden verwijderd. Het gaat hier om ca. 62m² beplanting. Door de gewijzigde ligging van het trottoir ontstaat echter ook ruimte om nieuwe beplanting aan het groenvak toe te voegen. In totaal kan er ca. 75m² nieuwe beplanting worden toegevoegd. Om zoveel mogelijk de bestaande kwaliteit van het groenvak te versterken zal de

nieuwe beplanting bestaan uit soorten die al in het vak staan zoals de Hedera Helix en de Acer campestre (in struikvorm). In verband met het gewenste zicht op het trottoir vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zal de beplanting op 2 plekken worden teruggesnoeid (1x per 2 jaar) naar 40cm.

3. *Onderzoek doen naar de mogelijkheid van een extra bushalte ter hoogte van de Albert Heijn*

Over de aanleg van een extra halte is contact geweest met de Provincie Zuid-Holland (concessiehouder) en met Qbuzz (vervoerder). Beide zijn van mening dat een extra halte rondom deze locatie maar zeer beperkt iets toevoegt. Er ligt een R-net halte in de nabijheid (Pelikaanstraat) en het aantal in- en uitstappers op de huidige halte Hooigracht (ter hoogte van de Albert Heijn) is zeer gering. Daarbij is ook het inpassen van een extra halte voor lijn 3 erg lastig. Daarvoor zijn 3 locaties bekeken.

- Op de Hooigracht (ter hoogte van nr. 82-88) kan vanwege de ligging direct bij een kruispunt alleen een halte komen met een haltekom. Daarvoor ontbreekt de ruimte waardoor deze locatie ongeschikt is.
- Ter hoogte van de Albert Heijn ligt een laad- en losstrook en een rechtsaf voorsorteerstrook voor de verkeerslichten waardoor een halte ook daar niet mogelijk is. Als er een vrachtwagen staat te laden of te lossen, dan kan er geen bus halteren. Een combi van een bushalte met een laad- en losstrook kan niet, want dan kunnen de passagiers niet uitstappen als er een vrachtwagen staat. Een bushalte tussen de stilstaande vrachtwagen en het verkeerslicht kan ook niet, want daar is de ruimte te beperkt voor. Dan blijft er geen rechtsafstrook meer over. Ook kan de bus daar dan niet aanrijden. En vanaf die plek linksaf slaan de Hooigracht op wordt ook erg lastig / onmogelijk. Laden en lossen om de hoek op de Middelstegracht kan ook niet want dan wordt de uitrit van de parkeergarage geblokkeerd. Auto's moeten dan over de verkeerde weghelft uitrijden, wat onacceptabel is. Daarbij moet de vrachtwagen dan achteruit de weg terug oprijden en ook dat is vanwege het slechte zicht voor de chauffeur geen wenselijke situatie.
- De locatie op de Ir. Driessenstraat tussen de Middelstegracht en Uiterstegracht is niet gewenst. Deze ligt op slechts 200 m afstand van de halte Oosterkerkstraat (bij het gezondheidscentrum), wat te dichtbij is. Daarbij gaat de aanleg van een halte op deze plek ook ten koste van gepland groen en bomen, wat naast een leefbare omgeving en het tegengaan van hittestress, ook een functie heeft voor de verkeersveiligheid omdat dit groen het begin van de 30 km-zone markeert. Het is daarom ook vanuit verkeersoogpunt zeer gewenst om dit groenvak met bomen op deze plek in het ontwerp te handhaven.

Samenvattend: gezien de geringe vervoerwaarde, de aanwezige alternatieve haltes in de nabijheid, de lastige inpassing van een nieuwe halte en de nadrukkelijke wens om groen en bomen binnen het projectgebied aan te leggen, wordt geadviseerd om geen extra bushalte ter hoogte van de Albert Heijn aan te leggen.

• **Motie 'Goede handhaving van GOW30' (M.24.0119.01)**

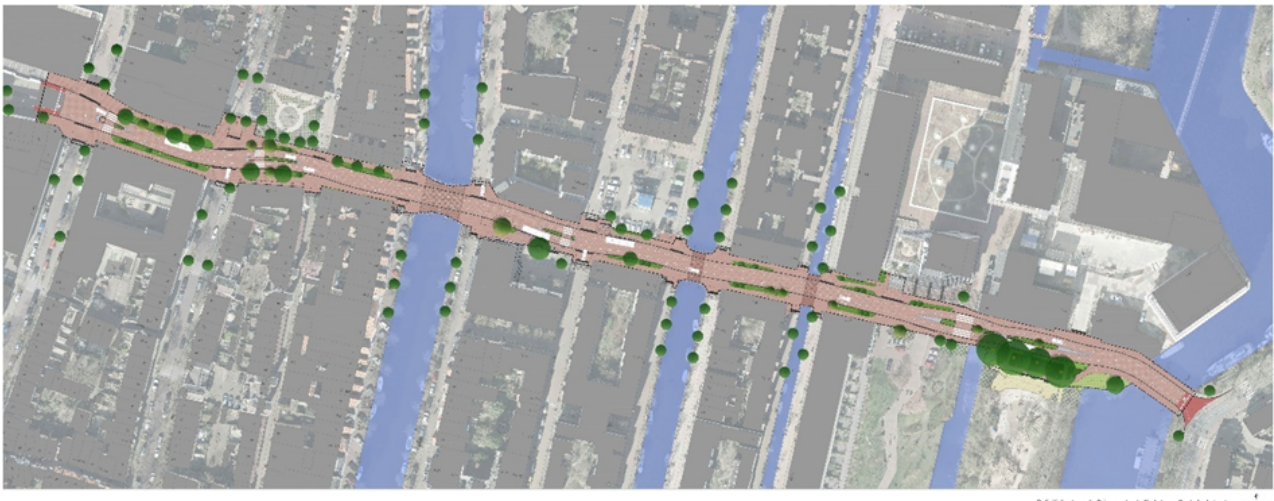
Deze motie is aangenomen tijdens de behandeling van het voorbereidingskrediet van dit project, maar heeft betrekking op de invoering van GOW30 in heel Leiden. De motie wordt in dat kader opgepakt. De GOW30 inrichting op de Oosterkerkstraat-Ir. Driessenstraat wordt geëvalueerd, mede omdat dit één van de eerste GOW30 projecten is. Omdat eerst een gewenningsperiode na oplevering van het project afgewacht moet worden, kan pas minimaal 3 maanden na oplevering geëvalueerd worden. De resultaten komen enige tijd daarna beschikbaar en zullen beschikbaar worden gesteld voor de landelijke evaluatie van de GOW30 inrichting.

Ontwerp

Het vertrekpunt van het voorliggend definitief ontwerp is het door de raad in februari 2025 vastgestelde schetsontwerp (SO), variant GOW30. Met de GOW30 en de nieuwe inrichting van de weg verbeteren

we de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit van het gebied. Tijdens het ontwerptraject vanaf het SO is nog een aantal verbeteringen in het ontwerp toegepast om de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit te vergroten.

Na het SO is er eerst een voorlopig ontwerp (VO) gemaakt waarover in juli 2025 is geparticipeerd met de omgeving. Daarna is het VO uitgewerkt tot voorliggend DO. Hierover is in november 2025 geparticipeerd. Zie bijlage 5, Participatieverslag.



Illustratie: definitief ontwerp

Bijlage 1 is het DO. Bijlage 2 bevat een uitgebreide toelichting op dit DO waar wordt ingegaan op alle aspecten van het ontwerp.

- Verkeersveiligheid

In het SO en VO is er alleen bij het Katoenpark een middeneiland opgenomen die wordt doorkruist door een voetgangersoversteek (VOP). Bij de drie overige VOP's paste dat niet, in verband met de beschikbare ruimte tussen de gevels, de minimale maatvoering bushaltes, de noodzaak voor een breed trottoir en de minimale rijbaanbreedte bleek het niet mogelijk een middeneiland van 2m in te passen (gewenste standaardbreedte bij middeneilanden).

Naar aanleiding van reacties uit de omgeving tijdens de participatie van het VO in juni en juli 2025 hebben we onszelf de vraag gesteld of in het VO het maximale is gedaan ten bate van de verkeersveiligheid. Zo is nader onderzocht of drempels op andere locaties of in andere uitvoeringen toe te passen zijn. De uitkomst hiervan is dat hiertoe geen mogelijkheden zijn vanwege een te groot risico op trillingshinder en -overlast.

Wel is gebleken dat de drie voetgangersoversteekplaatsen alsnog kunnen worden voorzien van middeneilanden die smaller zijn dan de eerder onderzochte standaardbreedte van 2m, namelijk 1,50m. Zodoende kunnen voetgangers in twee etappes oversteken. Dit zorgt vooral bij mensen met wat meer onzekerheid voor een betere oversteekbaarheid. Daarnaast werken de middeneilanden attentie verhogend voor het autoverkeer. Het toepassen van deze smallere middeneilanden is overlegd en afgestemd met verkeersontwerp en Visio en Leiden Ongehinderd.

Zie bijlage 4, impressies definitief ontwerp.

Zie ook hieronder, 'Verschillen SO en DO'.

● Klimaat

In het ontwerp voor de Ir. Driessenstraat-Oosterkerkstraat wordt zoveel mogelijk ingezet op het toevoegen van groen in de vorm van beplanting en bomen. Na de herinrichting zijn er 2 bomen meer dan nu en is er 660m² groen bijgekomen.

Het toevoegen van groen is een belangrijke klimaatadaptieve maatregel. Groen wordt minder heet dan stenen, houdt de hitte niet zolang vast als stenen en zorgt voor schaduw en verdamping.

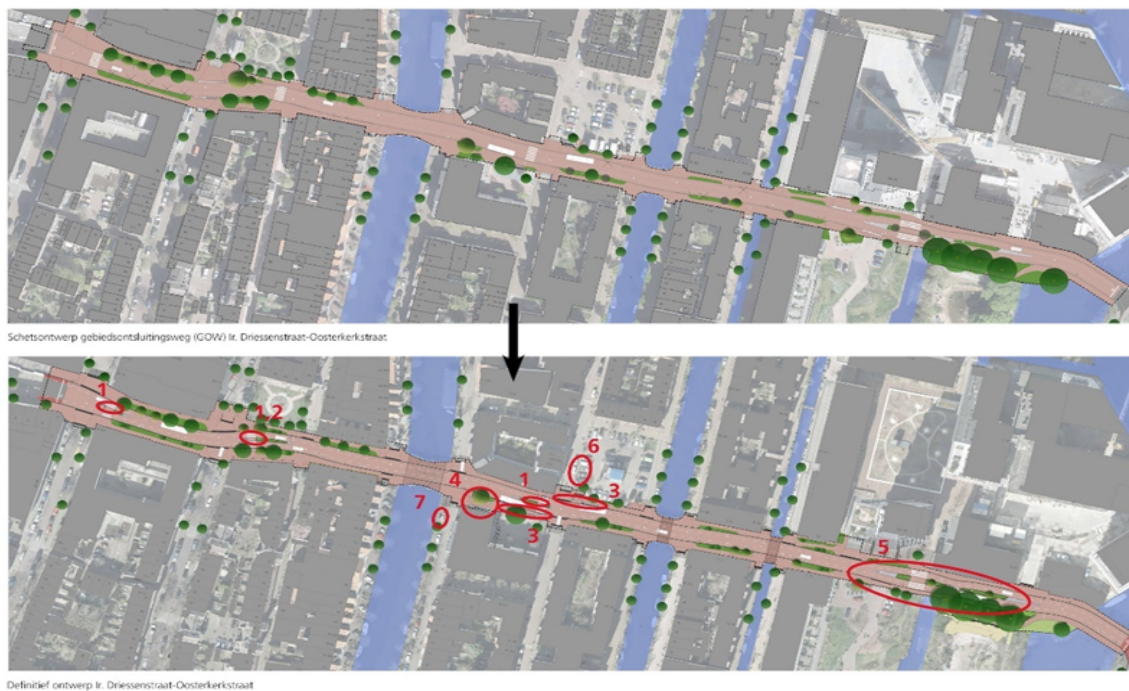
Zoveel mogelijk vergroenen betekent ook zoveel mogelijk ontharden (verwijderen van stenen). Het verminderen van verhardingen draagt altijd bij aan infiltratie van het hemelwater en aanvulling van het grondwater (tegengaan verdroging - vertraagd afvoeren).

● Verschillen SO en DO

Met het kaderbesluit heeft de gemeenteraad besloten de SO-variant GOW30 als basis te gebruiken voor de verdere uitwerking. Het voorliggend DO verschilt van de SO-variant GOW30 dat als vertrekpunt heeft gediend. Dit schetsontwerp is eerst tot een voorlopig, daarna tot voorliggend definitief ontwerp uitgewerkt.

In de ontwerptoelichting wordt ingegaan op de verschillen tussen de ontwerpen.

In onderstaand overzicht noemen we kort de belangrijkste verschillen tussen het SO en DO.



Illustratie: Visualisatie verschillen tussen schetsontwerp en definitief ontwerp, zie voor toelichting hieronder:

1. *Inpassen drie extra middeneilanden ter plaatse van de voetgangsoversteekplaatsen (VOP's) naar aanleiding van input bewoners en gezondheidscentrum.*

- De noodzaak voor het inpassen van het middeneiland (rustpunt) ter plaatse van de voetgangsoversteekplaatsen wordt vanuit verkeersontwerp en verkeersveilig onderschreven.
- Oversteken van 1-rijrichting 'per keer' voor de voetganger.
- Statistisch gezien kun je met een middeneiland eerder oversteken. Het voelt veiliger, belangrijk voor mensen die zich onzeker voelen.
- Middeneiland/steunpunt benadrukt aanwezigheid voetgangsoversteekplaats > verbeteren zichtbaarheid zebra. Werkt attentie verhogend.
- Middeneiland/steunpunt werkt snelheidsremmend door zicht op element en de verspringing in de weg (rijbaan ligt in een lichte curve).
- Ter hoogte van de voetgangsoversteekplaats bij het gezondheidscentrum weerhoudt het automobilisten om een halterende bus in te halen.

2. *Oversteekvoorziening Uiterstegracht*

De oversteekvoorziening is op verzoek van de bewoners verschoven richting de Uiterstegracht. De oversteekvoorziening wordt gebruikt als wandelroute richting de het centrum. Ook wordt deze oversteekvoorziening veelvuldig gebruikt door bewoners die gebruik maken van de ondergrondse containers op de Uiterstegracht.

3. *Optimaliseren geleidevoorzieningen rondom bushalte en voetgangsoversteekplaats*

In overleg met Visio en Leiden Ongehindert is de geleidevoorziening van de bushaltes en richting het gezondheidscentrum uitgebreid en geoptimaliseerd. Hierbij gaat het om een verbetering in plaats van een wijziging.

4. *Inrichting voorzone Gezondheidscentrum*

In de huidige situatie wordt het trottoir voor het gezondheidscentrum gebruikt als ruimte voor het laden en lossen. Ook wordt deze ruimte gebruikt voor het opstellen van rolcontainers.

• *Rolcontainers*

Drie rolcontainers, behorende bij een aantal functies in het gezondheidscentrum, worden op deze locatie opgesteld. Vanuit het gezondheidscentrum is aangegeven dat, i.v.m de interne expeditieruimte met hellingbaan en het gewicht van de rolcontainers, het wenselijk is de rolcontainers nabij de huidige locatie op te stellen. In het DO is nabij de huidige locatie een ruimtereservering voor deze rolcontainers opgenomen.

• *Laden en lossen:*

Op dit moment wordt het brede trottoir aan de voorzijde van het gezondheidscentrum gebruikt voor het laden en lossen van o.a. de apotheek. Zowel kleinere busjes als vrachtwagens van de groothandel maken gebruik van deze ruimte. Er is geen formeel laad en losvak op het trottoir aanwezig. In het ontwerp is gezocht naar een oplossing voor het laden en lossen. Er wordt hier een laad- en losvak aangelegd.

• *Vervallen groenstrook langs gevel Gezondheidscentrum:*

Ten behoeve van (extra) ruimte voor het opstellen van hulpdiensten nabij het gezondheidscentrum is de groenstrook aan de voorzijde van het gezondheidscentrum komen te vervallen. Dit mede op verzoek van het gezondheidscentrum. Dus ten opzichte van het SO komt er in het DO dus iets minder groen bij op deze plek, maar ten opzichte van de huidige situatie komt er meer groen dan er nu is.

5. Doortrekken fietsstrook middeneiland Singelpark

Op meerdere momenten is gevraagd waarom er geen fietsstroken aanwezig zijn ter hoogte van de middenberm Singelpark. Dit verzoek is overgenomen, de fietsstroken ter hoogte van de middenberm worden doorgetrokken. Hiermee krijgt de fietser meer een eigen plek. De automobilist wordt door de strook erop gewezen dat de fietser hier thuishoort. De rijbaanbreedte (inclusief fietsstrook) van 3.40m wordt hierbij gehandhaafd. Dit principe passen we ook toe bij de andere middeneilanden die later zijn ingepast. Zie 1.

6. Verbeteren toegankelijkheid Langestraat, t.h.v. het Waardkerkplein) voor de vuilnisophaalwagen.

In de huidige situatie beperken de langsparkeervakken langs de Langestraat Zuid de ruimte voor de afvalinzamelingswagen. In de huidige situatie levert dit problemen op. Om de toegankelijkheid van deze straat te verbeteren en het in- en uitrijden van de afvalinzamelingswagen te faciliteren zullen na deze herinrichting de drie parkeervakken worden verwijderd.

7. Bankje Herengracht

Op de Herengracht wordt op verzoek van o.a. het gezondheidscentrum een bankje geplaatst. Dit gaat ten koste van 1 parkeerplaats. O.b.v. de parkeerdruk is het opheffen van deze parkeerplaats mogelijk.

8. Definitieve bomenplan

- Boombalans: Het project heeft een positieve boombalans. Na de herinrichting zijn er 2 bomen meer dan u, we gaan van 28 naar 30 bomen.

Op basis van de resultaten van de Boomeffectanalyse (BEA), ruim 50 proefsleuven en de te realiseren groeiplaatsen zijn de bomen op de definitieve locaties ingepast en zijn de definitieve boomsoorten bepaald.

Van de 28 bomen binnen de projectgrenzen, blijven er 18 gehandhaafd. Er worden 10 bomen verwijderd, er worden 12 nieuwe bomen geplant. In de ontwerptoelichting (bijlage 2) wordt toegelicht welke bomen worden verwijderd en waarom. Hier wordt ook toegelicht hoe ingewikkeld het was om goede ondergrondse én bovengrondse plekken voor alle 12 nieuwe bomen te vinden.

In bijlage 3 vindt u de BEA.

- Boomsoorten: ook de soortkeuze van de nieuwe bomen wordt toegelicht in de ontwerptoelichting (bijlage 2).

9. Overig groen

In het SO was het groen in de nieuwe groenvakken boomvakken nog niet helemaal uitgewerkt. In de ontwerptoelichting staat het beplantingsplan en wordt toegelicht hoe we tot deze keuze zijn gekomen. Belangrijke toevoeging zijn de meerstammige struiken in de groenvakken, deze leveren eengrote bijdrage aan de groenbeleving in de straat.

In het projectgebied wordt maximaal ingezet op bomen en onderbeplanting. De beplanting ondersteunt de bomen (minder verdroging van de grond en bodemleven). Een aantal plantsoorten, bijvoorbeeld de Hedera, is aantrekkelijk voor bestuivers en zo ondersteunend voor de insectenstand. Een verbeterde insectenstand is op zijn beurt weer ondersteunend aan de vogels. Ook wordt in de ontwerptoelichting ingegaan op hoe we met het bestaande groen bij het Katoenpark omgaan.

Bestaande geveltuinten zijn in ontwerp ingepast en waar mogelijk worden bewoners gestimuleerd geveltuinten te nemen. Dit kan zelfs nog tijdens de uitvoering worden geregeld.

Relatie met andere projecten:

- **Renovatie Haarlemmerstraatgarage**

Renovatie Parkeergarage Haarlemmerstraat.

De eerdere plannen voor een optopping van de parkeergarage Haarlemmerstraat zijn definitief vervallen. De gemeente richt zich nu op herstel en renovatie van de bestaande garage. De start van de renovatiewerkzaamheden is voorzien in 2027. Eventueel zwaar bouwverkeer voor de garage zal, zodra de uitvoering start, niet via Oosterkerkstraat – Ir. Driessenstraat worden geleid.

- **Herinrichting Middelstegracht ter hoogte van Haarlemmerstraatgarage**

De Middelstegracht wordt ter hoogte van de parkeergarage opnieuw ingericht in samenhang met het herstel en de renovatie van de garage. Er wordt nog gekeken of deze werkzaamheden in de openbare ruimte gecombineerd kunnen worden met het project herinrichting Ir. Driessenstraat en Oosterkerkstraat.

- **Renovatie woningen Oranjegracht**

De uitvoeringsfasering van het project wordt afgestemd met de aannemer van de renovatie.

- **Bouwwerkzaamheden Meelfabriek**

De uitvoeringsfasering van het project wordt afgestemd met de Meelfabriek.

Planning na besluitvorming

Nadat het besluit 'Beschikbaarstelling Uitvoeringskrediet' voor dit project is genomen door de gemeenteraad zal het vastgestelde definitief ontwerp verder technisch worden uitgewerkt tot een bestek en bestekstekeningen. Daarna volgt de aanbesteding om een aannemer aan te trekken. De verwachting is dat de uitvoering in oktober 2026 start en dat de aannemer in augustus 2027 klaar is met de werkzaamheden.

Risico's en kansen

Belangrijkste risico's, kansen en beheersmaatregelen voor de volgende fase van het project zijn:

- *Uitvoeringsplanning*

De uitvoeringsfasering van dit project moet nog in overleg met het team verkeersregie worden afgestemd, met de nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Hierdoor zou het moment van uitvoeren nog kunnen opschuiven.

- *Uitvoering wordt duurder*

In het kader van de Omgevingswet moet door middel van onderzoek uitgesloten worden dat significante negatieve effecten kunnen optreden in Natura2000-gebieden als gevolg van de werkzaamheden. Het stikstofonderzoek moet voor dit project nog worden uitgevoerd. Hieruit zou kunnen komen dat er speciale maatregelen nodig zijn tijdens de uitvoering, zoals de inzet van elektrisch materieel door de aannemer. Dit is mogelijk kostenverhogend.

Het zou ook kunnen dat er meer verkeersregelaars nodig zijn tijdens de uitvoering.

Daarnaast is er een risico op stijgende prijzen van bouwmaterialen.

- *Verkeershinder*

Werken in een dichtbebouwde binnenstad is complex en zorgt voor uitdagingen. Tijdens de uitvoering wordt dan ook verkeershinder verwacht voor zowel bussen, auto's als fietsers. Doorgaand verkeer moet omgeleid worden. Voor het bestemmingsverkeer en hulpdiensten zal in de uitvoeringsfasering rekening gehouden moeten worden met de bereikbaarheid, aangezien omliggende straten veelal bestaan uit "losse eilandjes" met beperkte toegangswegen. Vanuit het project zal een BLVC-plan opgesteld worden om eisen met betrekking tot bereikbaarheid, omleidingen en verkeersregelaars in kaart te brengen en mee te geven aan de aannemer. Meer maatregelen resulteert doorgaans in een langere uitvoeringsperiode en hogere uitvoeringskosten.

- *Kabels en leidingen*

Uit proefsleuvenonderzoek komt naar voren dat er kabels en leidingen dwars onderdoor de weg oversteken. We weten nu nog niet precies waar dit allemaal speelt en hoe diep ze liggen, dat wordt pas volledig duidelijk tijdens de uitvoering. Mochten er kabels niet diep genoeg liggen, dan hebben we twee maatregelen, namelijk het overkluizen van desbetreffende kabel(s) of het verleggen ervan. Deze laatste optie zal de grootste consequenties hebben voor wat betreft tijd en geld. De kabels en leidingen hebben geen impact op het ontwerp voor de openbare ruimte.

- *Werkzaamheden aan bruggen*

Tijdens de uitvoering vinden er werkzaamheden op en rondom enkele bruggen plaats. De status van deze bruggen wordt op dit moment in kaart gebracht, waarbij er ook wordt gekeken wat de werkzaamheden van het project betekenen voor de levensduur van de bruggen. De werkzaamheden zouden de levensduur kunnen verkorten, waardoor er speciale maatregelen nodig zijn tijdens de uitvoering. Ook kan het zijn dat er vooraf of tijdens de uitvoering van het werk aanvullende constructieve werkzaamheden aan de bruggen plaats moeten gaan vinden. Het is echter ook mogelijk dat de werkzaamheden de levensduur juist verlengen. Tijdens de uitvoering zal er namelijk op de brugdekken een poltec laag aangebracht worden waardoor ze waterdicht worden.

Financiën

- *Raming*

Op basis van het definitief ontwerp is een raming opgesteld voor de herinrichting van Oosterkerkstraat – Kerksteeg - Ir. Driessenstraat. Daarnaast zijn bijkomende kosten als gevolg van uitvoering en mogelijke risico's opgenomen. Bij de raming is gebruik gemaakt van de landelijke gehanteerde Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). De geraamde kosten van deze herinrichting inclusief plankosten en budget voor onvoorzien bedragen € 5,4 miljoen. De kapitaallasten bedragen € 158.000. De raming is circa € 0,4 miljoen hoger dan bij het besluit "Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet Programma Autoluwe Binnenstad - Project Nieuwe inrichting". Dit wordt gedekt door de rijkssubsidie SPUK stimulering verkeersmaatregelen 2025-2030. De hogere kosten worden met name veroorzaakt door het toepassen van een zwaardere fundering, extra kosten voor bodemverbetering van het groen en kosten voor aanvullende verkeersmaatregelen tijdens de bouw. Ook zijn er in de ontwerpfase extra kosten gemaakt voor onderzoek naar kabels en leidingen zodat we in het ontwerp hier rekening mee kunnen houden en zo nodig in overleg kunnen treden met de netbeheerders over eventuele maatregelen om de kabels en leidingen te beschermen en/of te verleggen. Voor de uitvoeringsfase dient een aanvullend krediet van € 4,5 miljoen (€ 5,4 miljoen - € 0,4 miljoen krediet plankosten definitiefase en € 0,5 miljoen voorbereidingskrediet ontwerp- en voorbereidingsfase) beschikbaar gesteld te worden.

- *BTW*

Uitgangspunt is dat de gemeente Leiden bij dit project optreedt als "overheid" en dat uitgaven worden gedaan om de openbare ruimte opnieuw in te richten. De investeringen dienen een maatschappelijk nut. Dit betekent dat de btw op de uitgaven kan worden verrekend met het BTW-compensatiefonds.

- *Dekking*

Dekking	Bedrag
MIP - Inrichting Oosterkerkstraat-Driessenstraat	4.009.013
MIP - Subsidieregeling mobiliteit PZH	147.000
PDI - Inrichting Oosterkerkstraat-Driessenstraat	384.940
Besluit voorbereidingskrediet - Inrichting Oosterkerkstraat-Driessenstraat	500.000
SPUK stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030 min. I&W	366.918
Totaal dekking	5.407.871

Na het besluit is er een beschikking ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de SPUK stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025 - 2030.

- **Beheerkosten**

De jaarlijkse beheerlasten voor het plangebied nemen na de herinrichting toe met € 26.528.

Deze verhoogde beheerlasten komen voort uit de inrichting van de openbare ruimte conform het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte, het toepassen van klinkerverharding en de vergroening.

In het besluit Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet is de toename van de structurele lasten middels een wijziging begroot en is gedekt uit de stelpost areaaluitbreiding binnen het programma Algemene Dekkingsmiddelen. Bij het definitief ontwerp wijken de structurele beheerlasten nauwelijks af van de berekening zoals die is gemaakt bij het schetsontwerp. Derhalve vindt er hiervoor geen aanvullende begrotingswijziging meer plaats.

Inspiraak/Participatie

Bijlage 5 is het uitgebreide participatieverslag. Hieronder een kort overzicht van de participatie.

In de participatie sinds het voorbereidingskrediet is in eerste instantie het voorlopig ontwerp getoond, toegelicht en besproken met de aanwezigen. De sfeer tijdens de avond was positief en betrokken. Men kon zich vinden in het besluit van de gemeenteraad om met de GOW30 verder te gaan. Vooral na de pauze ontstonden er aan de tafels levendige gesprekken, waarin bewoners onderling en met het team in gesprek gingen over het ontwerp.

Tijdens de laatste participatiebijeenkomst hebben we het definitief ontwerp laten zien en toegelicht. Het was een inloopavond waar ruim 20 mensen op af kwamen. Er waren bewoners die al eerder naar een informatieavond waren gekomen en mensen die het ontwerp voor de eerste keer zagen. We kregen complimenten over het doorlopen participatieproces, over de hoeveelheid groen, de andere uitstraling die de hele straat gaat krijgen en het feit dat we niet alleen oog hebben gehad voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de mens. De vragen en opmerkingen die we kregen, hebben niet geleid tot wijzigingen in het ontwerp.

- **Bewonersparticipatie**

Gedurende het hele ontwerpproces is er vanaf 2023 intensief geparticipeerd met de bewoners, zowel tijdens vier informatieavonden voor de omgeving als drie maal met een klankbordgroep. Verslagen hiervan zijn op Doemee te vinden en in bijlage 5, het participatieverslag.

Wat	Wanneer	Voor wie	Onderwerp
1e informatieavond omgeving	13 februari 2024	Bewoners en ondernemers omgeving	Start participatietraject, ophalen inbreng van bewoners

1e bijeenkomst klankbordgroep	21 maart 2024	Klankbordgroep Samenstelling: bewoners omgeving en vertegenwoordigers buurt- en wijkvereniging	Schouw huidige straat, kennismaking. Opbrengst 1e informatieavond bespreken, aanvullen en prioriteren Verslag van verwerking in een eerste schetsontwerp van de opbrengst van het vorig overleg klankbordgroep, keuzes maken voor het vervolg van het ontwerp
2e bijeenkomst klankbordgroep	11 april 2024	Klankbordgroep	Verslag van verwerking in ontwerp van de opbrengst van het vorig overleg klankbordgroep. Presentatie en bespreken 2 schetsontwerpen ETW30 en GOW30
3e bijeenkomst klankbordgroep	28 augustus 2024	Klankbordgroep	Presentatie en bespreken 2 varianten schetsontwerpen ETW30 en GOW30
2e informatieavond omgeving	23 september 2024	Bewoners en ondernemers omgeving, klankbordgroep	Besluitvorming Beschikbaarstelling voorbereidingskrediet Programma Autoluwe Binnenstad - Project Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat-Ir. Driessenstraat' vastgesteld (RV 24.0119).
Gemeenteraad vergadering	20 februari 2025	Gemeenteraad, B&W, alle belanghebbenden uit de stad	Inclusief besluit voorkeursvariant is schetsontwerp GOW30
3e informatieavond omgeving	2 juli 2025	Bewoners en ondernemers omgeving, klankbordgroep	Presentatie en bespreken Voorlopig ontwerp
4e informatieavond omgeving	27 november 2025	Bewoners en ondernemers omgeving, klankbordgroep	Presentatie en bespreken Definitief ontwerp

Tabel: overzicht van alle bijeenkomsten

• Overige Stakeholders

Gedurende het hele ontwerptraject zijn er vanaf 2023 meerdere gesprekken met diverse stakeholders gevoerd. Ook hun input is verwerkt in voorliggend definitief ontwerp. Zie participatieverslag, bijlage 5.

- Actoren project en hun mate van invloed

Doelgroepen	Mate van invloed	Aanhaking bij het project -Sturingsdriehoek
College en Raad	beslissen	-Commissie Leefbaarheid en Bereikbaarheid
Bewoners en ondernemers	raadplegen	-Gemeenteraad 4x Informatieavonden, bewonersbrieven, mailcontact
Klankbordgroep	raadplegen	3x bijeenkomst klankbordgroep en 4x Informatieavonden, bewonersbrieven, mailcontact
Wijkvereniging Tussen de Rijnen en Buurtvereniging Zeeheldenbuurt	raadplegen	Bilateraal en bij informatieavonden, deelname klankbordgroep
Erfgoed Leiden en Omstreken	raadplegen	
Overige externe stakeholders:		
- Nood- en hulpdiensten		
- Fietzersbond		
- Vrienden van het Singelpark		
- Meelfabriek		
Speeltuinvereniging De Doorbraak,	raadplegen	
- Gezondheidscentrum Oosterkerkstraat Leiden		
- De Bomenbond		
- Visio en Ongehinderd Leiden		
- Busmaatschappij		
Overige belangstellenden	informer	Via (sociale) media, projectpagina Oosterkerkstraat – Ir. Driessenstraat – Gemeente Leiden en DoeMee https://doemee.leiden.nl/nl-NL/projects/oosterkerkstraat-driessenstraat

- **DoeMee en projectpagina**

Op DoeMee kon men gedurende het hele ontwerptraject in de verslagen en presentaties naslaan wat er precies aan de bezoekers van de informatieavonden was getoond verteld en wat er tijdens de klankbordbijeenkomsten is getoond en besproken. Ook staat daar de lijst met alle inbreng van bewoners en de reactie daarop van de het projectteam.

<https://doemee.leiden.nl/nl-NL/projects/oosterkerkstraat-driessenstraat>

Tussentijds kon men vragen per mail stellen aan het projectteam.

De verslagen staan ook in bijlage 5 (participatieverslag) en bijlage 6 is de lijst met inbreng van de bewoners en de reactie daarop van het projectteam.

Op de projectpagina van het project, op de website van de gemeente, staat het laatste nieuws over het project. Oosterkerkstraat – Ir. Driessenstraat – Gemeente Leiden

Bekendmaking Regelgeving

N.v.t.

Evaluatie

Als het project klaar is wordt er een eindevaluatie opgesteld.

Bijgevoegde informatie:

Bijlage 1:	Definitief ontwerp Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat-Kerksteeg-Ir. Driessenstraat d.d. 3 december 2025
Bijlage 2A:	Deel 1 van Toelichting op het ontwerp Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat-Kerksteeg-Ir. Driessenstraat
Bijlage 2B:	Deel 2 van Toelichting op het ontwerp Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat-Kerksteeg-Ir. Driessenstraat
Bijlage 3:	Boomeffectanalyse (BEA)
Bijlage 4:	Impressies definitief ontwerp
Bijlage 5:	Participatieverslag
Bijlage 6:	Lijst met alle inbreng van bewoners en de reactie daarop van de het projectteam

RAADSBESLUIT:

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders (Raadsvoorstel RV 25.0109 van 16 december 2025), mede gezien het advies van de commissie Leefbaarheid en Bereikbaarheid,

BESLUIT

1. De Beschikbaarstelling uitvoeringskrediet voor het project 'Nieuwe inrichting Oosterkerkstraat-Ir. Driessenstraat' vast te stellen op basis van het Definitief Ontwerp d.d. 3 december 2025 met daarbij de volgende uitgangspunten:
 - Wegcategorie GOW30
 - 2 richtingsverkeer auto, bus en fietsverkeer
 - Behoud bushaltes, toegankelijke bushaltes
 - Ruimte voor fietsers en voetgangers
 - Verkeersveiligheid
 - Van verkeersruimte naar verblijfsgebied
 - Eenheid in wegindeling en materialen
 - Klimaatadaptatie – vergroenen, verkoelen
 - Onderdeel Singelparkroute
2. Het krediet 'inrichting Oosterkerkstraat-Driessenstraat' te verhogen met € 4.522.931 en dit te dekken door:
 - het verlagen van de investering inrichting Oosterkerkstraat-Driessenstraat in het meerjareninvesteringsplan met € 4.009.013.
 - het verlagen van de investering subsidieregeling mobiliteit PZH in het meerjareninvesteringsplan met € 147.000.
 - een SPUK-bijdrage Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen van € 366.918.

Gedaan in de openbare raadsvergadering van,-2026

de Griffier,

de voorzitter,

dhr. G.F.C. van Leiden

dhr. P.J. Heijkoop

