



Herinrichting Lammenschansweg

Ruimtelijke Uitgangspunten

13 mei 2025



Leiden



De Lammenschansweg met de Sint-Petruskerk op de achtergrond. Dit deel van de weg is onderdeel van het beschermd stadsgezicht Zuidelijke schil.

Inhoud

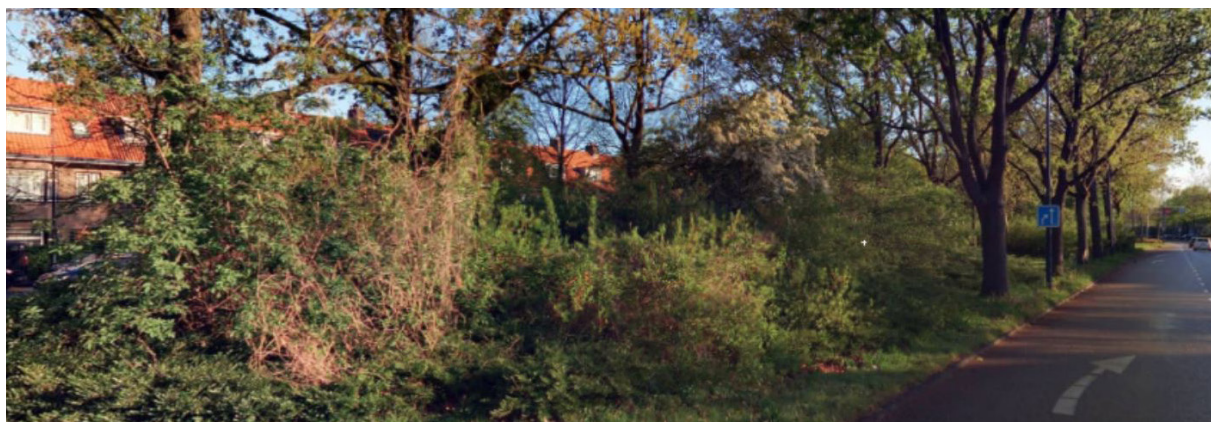
1. Inleiding	5
2. Werkwijze	7
3. Geschiedenis van het plangebied	9
4. Huidige situatie	11
5. Kaders	27
6. Visie	31
7. Uitgangspunten	32
8. Ontwerpuitslagingen	35

Bijlage 1 - Verkeersonderzoek

Bijlage 2 - Participatieverslag



Aan de Lammenschansweg ontstaat een hoogstedelijk woonmilieu met grootschalige woningbouw.



De Lammenschansweg is een groene structuur in het netwerk van de stad en heeft ecologische waarde.



Twee kruisingen op de Lammenschansweg staan in de top 10 van de gevaarlijkste kruispunten van Leiden: met de Koninginnelaan & de Tomatenstraat.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Lammenschansweg is de stadsentree aan de zuidzijde van de stad en de schakel tussen de Leidse binnenstad en de rijksweg A4. Maar niet alleen voor de auto is de weg belangrijk. Het is ook een regionale fietsroute, een primaire voetgangersroute en een route voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en andere buslijnen. Bovendien bevindt het NS station Leiden Lammenschans zich in het midden van de Lammenschansweg. Het is een weg waar veel mensen aan wonen en het is een belangrijke groenstructuur voor de stad. Kortom: de Lammenschansweg heeft een prominente en zichtbare positie. Er zijn 4 redenen om de weg de komende jaren te voorzien van een nieuwe inrichting.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid op de weg is te laag. Twee kruispunten staan in de top 10 van onveilige kruispunten in Leiden. Dit zijn de kruisingen met de Koninginnelaan en de Tomatenstraat. In de afgelopen jaren hebben daar verschillende (ernstige) ongelukken plaatsgevonden. Om de veiligheid snel te verbeteren zijn recent korte termijn maatregelen getroffen. Gezien de verwachte verkeerstoename is echter een meer ingrijpende herinrichting benodigd om de veiligheid ook op de lange termijn te borgen.

Gebiedsontwikkeling

Leiden ontwikkelt en verdicht. Met de ontwikkeling van de Lammenschansdriehoek en het Veilingterrein veranderen de bedrijventerreinen aan de Lammenschansweg in hoogstedelijke milieus met grootschalige woningbouw, voorzieningen en commerciële functies. Ook het karakter van de weg verandert hiermee. En deze nieuwe wijken moeten goed ontsloten worden. Een nieuwe

en bij het gebied passende inrichting van de Lammenschansweg is het sluitstuk van de gebiedsontwikkelingen.

Bereikbaarheid

Met de ontwikkeling van de stad groeit de hoeveelheid verkeer en neemt het belang van de Lammenschansweg als gebiedsontsluitingsweg en entree van de stad verder toe. De verwachting is dat de afwikkeling van het verkeer op de Lammenschansweg hierdoor onder druk komt te staan. Aanpassingen aan de inrichting zijn benodigd om de doorstroming voldoende te borgen.

Groene spaak

In de Omgevingsvisie 2040 is de Lammenschansweg onderdeel van het groenblauwe raamwerk van de stad. De gemeente heeft de ambitie om de functie van de Lammenschansweg als 'groene spaak' in dit netwerk verder uit te werken.

1.2 Doel en inhoud

Het doel van dit stuk is om de uitgangspunten voor de herinrichting van de Lammenschansweg te bepalen. Dit stuk maakt de doelstellingen uit de stadsbrede kaders meer locatiespecifiek. Het gaat om doelstellingen voor de gewenste verkeerskundige functionaliteit, ruimtelijke kwaliteit en groene ambities. Een beschrijving van de geschiedenis en huidige situatie van het plangebied komen aan bod, evenals de kaders vanuit vastgesteld beleid en de visie op de gewenste herinrichting. De uiteindelijk geformuleerde uitgangspunten vormen de basis voor het ontwerp van de herinrichting van de Lammenschansweg. Het document eindigt met een toelichting op de grootste ontwerpuitdagingen voor het vervolg.



Luchtfoto uit 2022 met de Lammenschansweg in zijn omgeving.



Mensen gebruiken de Lammenschansweg op allerlei manieren om van A naar B te gaan.

2. Werkwijze

Dit stuk is tot stand gekomen door een inventarisatie van de gemeentelijke visie, bestaande beleidsrichtlijnen en een analyse van de huidige Lammenschansweg. In het proces heeft de gemeente samengewerkt met het externe verkeerskundige adviesbureau DTV en met betrokken organisaties en inwoners. Samen met deze partners heeft een verkenning plaatsgevonden met verkeerskundig en ontwerpend onderzoek. Het verkeerskundig onderzoek geeft een beeld van de haalbaarheid van een aantal alternatieve oplossingsrichtingen en is als bijlage 1 toegevoegd. Het ontwerpend onderzoek geeft een indruk van de ruimtelijke impact. Naast de verkeerskundige en ruimtelijke inpassing is ook gekeken naar duurzaamheidsaspecten als groeninrichting, ecologie en klimaatadaptatie. Door de gezamenlijke verkenning is beter inzicht verkregen in mogelijke oplossingen en in de complexiteit van de opgave.

Participatie

Participatie met de verschillende doelgroepen in het gebied en daarbuiten heeft plaatsgevonden. De doelen van deze participatie waren het verkrijgen van nieuwe inzichten, het opdoen van kennis en ervaringen en het peilen en creëren van draagvlak voor de herinrichting. Hiervoor

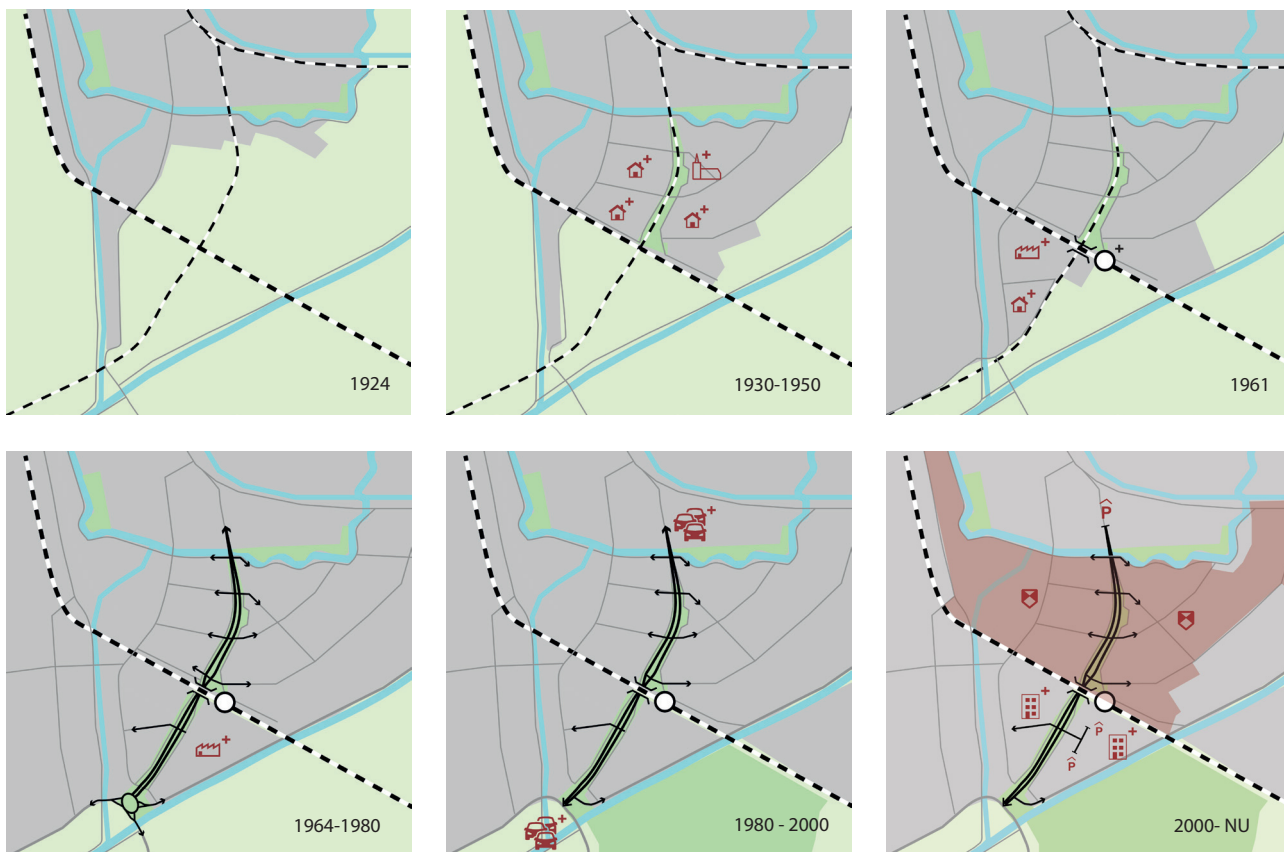
zijn een klankbordgroep en adviescommissie opgezet. Het participatieverslag geeft een beschrijving van de georganiseerde bijeenkomsten, de deelnemers en de opbrengsten van het participatieproces. Dit verslag is als bijlage 2 toegevoegd.

Lange en korte termijn

Dit stuk gaat over de herinrichting van de Lammenschansweg op de lange termijn. De noodzaak om de weg veiliger te maken was echter zo groot, dat er in samenwerking met de buurt ook een pakket aan verkeers- en inrichtingsmaatregelen voor de korte termijn is samengesteld. Deze korte termijn maatregelen zijn in de periode van december 2024 tot en met maart 2025 uitgevoerd.

Vervolg

De uitgangspunten in dit stuk vormen het vertrekpunt voor de volgende fase van het project: het opstellen van het ontwerp voor de openbare ruimte. Dit stuk met uitgangspunten wordt vastgesteld door het college. Daarna worden de uitgangspunten uitgewerkt in een schetsontwerp. Dat schetsontwerp is de basis voor de Aanvraag Voorbereidingskrediet die aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.



Zicht op de Sint Pieterkerk vanaf de Zoeterwoudsesingel, omstreeks jaren '50. Voor de komst van de Lammenschansweg was de ruimte rondom de trambaan als parkzone ingericht

3. Geschiedenis van het plangebied

De Lammenschansweg vindt zijn oorsprong als tramspoorlijn naar Den Haag. In de jaren zestig wordt deze tramspoorbaan opgeheven om plaats te maken voor een uitvalsweg voor autoverkeer met twee rijstroken per richting. De totstandkoming van de huidige Lammenschansweg bestaat uit zes stappen:

1924 Aanleg trambaan door open landschap

- 1924: start tramdienst Leiden - Scheveningen
- Tram grotendeels door open landschap aangelegd, met ruime bochten
- Tram maakt gelijkvloerse kruising met de spoorlijn naar Woerden.

1930-1950 Aanleg van de Zuidelijke Schil

- Vanaf jaren '30: bouw van de verschillende buurten
- Bestaande trambaan wordt in groene parkzone opgenomen (zie foto links)
- Belangrijke groene drager van de wijk
- Woonstraten als randen van parkzone.

1950-1961 De verhoging van de spoorlijn & ontwikkeling fruitveiling

- Vanaf jaren '50: ontwikkeling fruitveiling en naastgelegen fruitbuurt
- 1960: ingebruikname spoortalud met viaduct over trambaan
- 1961: ingebruikname treinstation Lammenschans
- 1961: Opheffing tram naar Den Haag.

1962-1980 Aanleg van de Lammenschansweg

- Aanleg Lammenschansweg op voormalige trambaan met 2x2 rijbanen als doorgaande route de stad uit (zie foto linksonder)
- Brede verkeerspleinen
- Woonstraten worden ventwegen
- Bestaande groen- en waterstructuren verdwijnen, nieuwe bomenrijen.

1980-2000 Verdere toename verkeersdruk

- Verdere toename van het autoverkeer in Leiden en regio (zie foto rechtsonder)
- Planvorming RijnGouweLijn over Lammenschansweg; gaat niet door
- 1989: herinrichting Lammenschansplein van rotonde naar kruispunt
- Van 2x2 naar 2x1 met vrije busstroken.

2000-nu: Verdichting & herinrichting

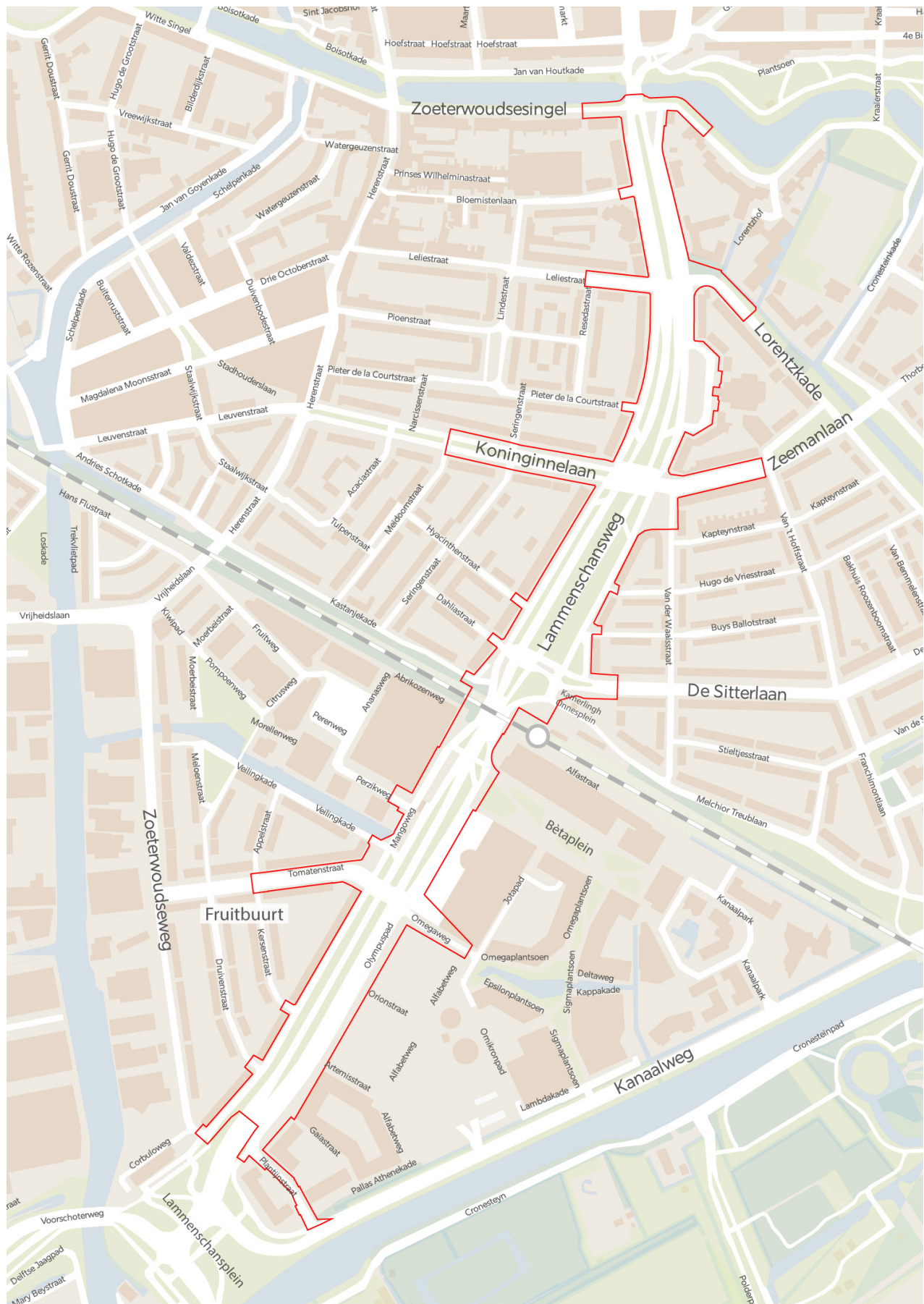
- De groei van Leiden focust op binnenstedelijke verdichting en ontwikkeling rondom de bestaande OV knooppunten.
- Ontwikkeling ROC en Lammenschansdriehoek
- Lammenschansweg blijft belangrijke hoofdontsluiting voor auto, onder andere richting de nieuwe Garenmarkt garage
- 2011: Benoeming Beschermd stadsgezicht Zuidelijke Schil dat ook het noordelijk deel van de Lammenschansweg beslaat.



De Lammenschansweg in aanleg (1965)



File richting het Lammenschansplein (1999)



Topografische kaart met de plangrens.

4. Huidige situatie

4.1 Plangebied en omgeving

Het 1,3 kilometer lange plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Jan van Houtbrug en aan de zuidzijde door het Lammenschansplein. Aan de oost- en westzijde wordt het begrensd door de diverse buurten zoals de Professorenwijk, Fruitbuurt en de Lammenschansdriehoek. Meerdere zijstraten vormen onderdeel van het plangebied omdat deze aangepast moeten worden als onderdeel van de kruisingen met de Lammenschansweg.

Sitterlaan, Koninginnelaan, Leliestraat) zijn ontworpen als voorrangskruispunten zonder verkeerslichten, met oversteken voor de fietser en voetganger. Het gebeurt vaak dat fietsers en voetgangers in conflict komen met gemotoriseerd verkeer. De kruisingen met de Koninginnelaan en de Tomatenstraat staan in de top 10 van meest onveilige kruisingen in Leiden.

Op twee plekken op de Lammenschansweg zijn wel geregelde oversteken aanwezig zodat langzaam verkeer veilig kan oversteken (in het zuiden ter hoogte van de Druivenstraat en ter plaatse van het Bètaplein). En bij de kruispunten aan de uiteinden van de Lammenschansweg staan verkeerslichten voor alle modaliteiten. Dit is bij het Lammenschansplein en de Jan van Houtbrug.

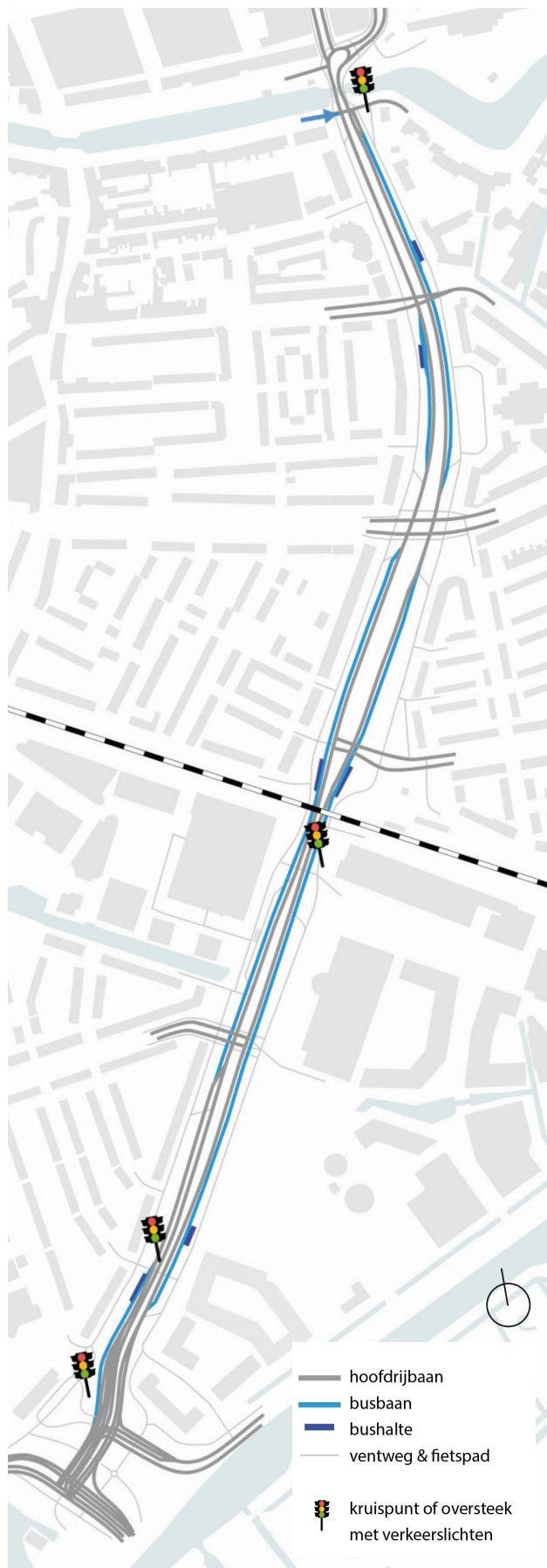
4.2 De verkeerskundige situatie

4.2.1 Onveilige kruispunten

De huidige onveilige situatie op de aanwezige kruispunten is een belangrijke aanleiding voor dit project. De vier aanwezige kruispunten (Tomatenstraat, De



Lammenschansweg in het Leidse wegennetwerk met het beschermd stadsgezicht Zuidelijke Schil en de Lammenschansdriehoek.



Analysekaart hoofdrijbaan en busbaan



Analysekaart openbaar vervoer met toekomstige bebouwing

Korte termijnmaatregelen

Het externe adviesbureau DTV heeft een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd. Daaruit zijn korte termijn maatregelen naar voren gekomen die de verkeersveiligheid vergroten. Een terugkerend aandachtspunt is de signalering en markering. Om de weginrichting te benadrukken en weggebruikers duidelijk te maken wat hun plaats op de weg is, moest de signalering en markering worden geoptimaliseerd en adequaat doorgetrokken, zowel op wegvakken als op kruispunten. Daarbij was het creëren van voldoende afstand tussen fietser en gemotoriseerd verkeer op de kruisingen het uitgangspunt. Deze korte termijn maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Gelet op de toekomstige verkeerstoename zullen deze maatregelen echter onvoldoende zijn om de veiligheid ook op de lange termijn voldoende te borgen. Bij de definitieve herinrichting worden alle kruisingen op een verkeersveilige manier ontworpen en ingericht.

4.2.2 Lammenschansweg als belangrijke stedelijke route voor alle modaliteiten

De Lammenschansweg is onderdeel van het hoofdwegennet van Leiden en is ingericht als gebiedsontsluitingsweg (GOW). Het is één van de autoroutes tussen de A4 en de Leidse binnenstad. Het is ook een belangrijke busroute (HOV en lokaal). Voor de fietser vormt de Lammenschansweg onderdeel van een regionale route die in Leiden als

hoofd fietsroute is gecategoriseerd. Diverse functies langs de weg, zoals het treinstation Lammenschans en mbo Rijnland & Da Vinci college maken dat de weg tevens een fietsbestemming is. Ook voor de voetganger is de Lammenschansweg een veel gebruikte route, tussen binnenstad en station, maar ook tussen de verschillende omliggende buurten.

De Lammenschansweg bestaat uit een hoofdrijbaan en ventwegen aan weerszijden. De hoofdrijbaan is voor auto- en busverkeer. Het doorgaande fietsverkeer en het lokale autoverkeer rijden over de ventwegen.

De hoofdrijbaan voor gemotoriseerd verkeer en (H)OV

Het profiel van de hoofdrijbaan varieert over de lengte van de laan. Het basisprincipe is één rijstrook voor de auto per rijrichting, met daarnaast één busbaan. Voorafgaand aan de meeste tussenliggende kruispunten voegen de auto en busbaan samen. Er is nu nog geen file zichtbaar op de Lammenschansweg, maar in de spits rijdt het autoverkeer met grote regelmaat langzaam over 100 tot 300 meter. In de toekomst komt de verkeersafwikkeling door de verwachte verkeerstoename steeds verder onder druk te staan.

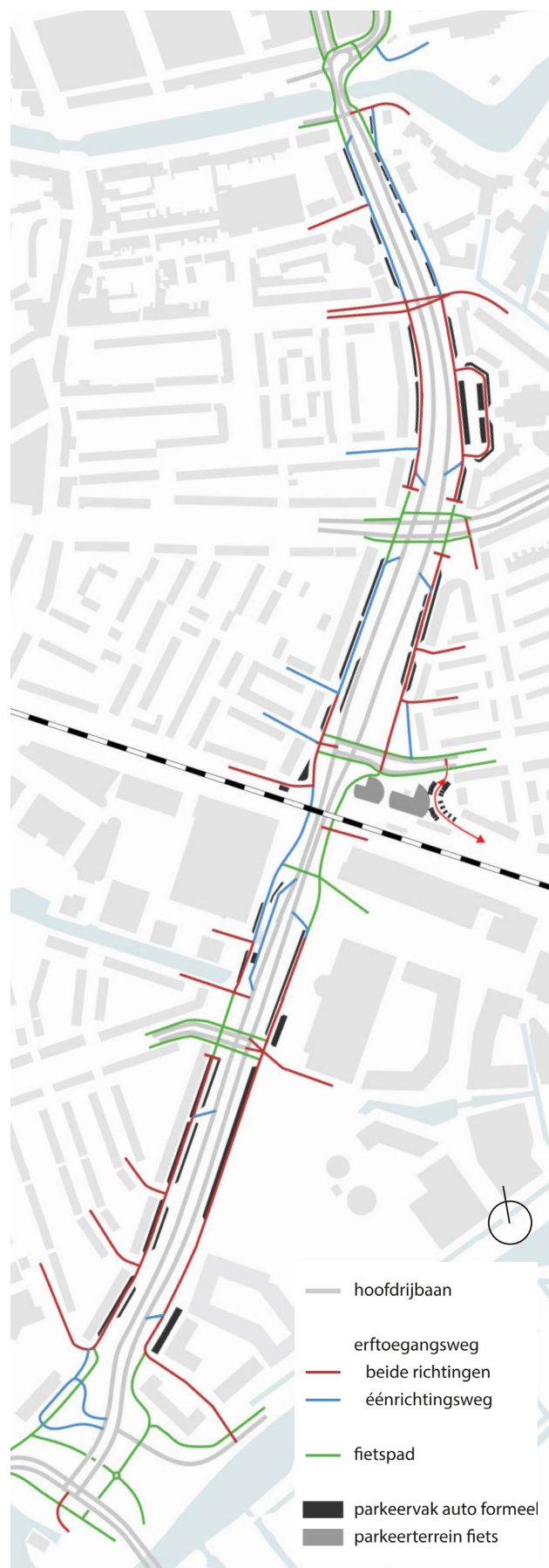
Ook diverse buslijnen maken voor hun route gebruik van de Lammenschansweg. Een deel van de lijnen rijdt de hele weg af (45 en 400/401) en een aantal buslijnen sluit via de kruispunten aan op het omliggende wegennet



Verkeersdrukte tijdens de avondspits ter hoogte van de kruising met de Koninginnelaan (2023).



De Lammenschansweg ter hoogte van het spoorviaduct, met de bushaltes waarbij de bus op de busstrook halteert (2023).



Analysekaart ventwegen & openbare parkeerplaatsen



De ventweg van de Lammenschansweg in noordelijke richting ter hoogte van het Lorentzhof tijdens de avondspits



De Lammenschansweg ter hoogte van de Leliestraat; er zijn weinig markeringen voor overstekend verkeer (2023).



De ventweg nabij de Hyacinthenstraat, waarbij het profiel ruimte biedt voor een extra rij geparkeerde auto's



Ter hoogte van de Lammenschansstrook vormt de ventweg momenteel nog de toegang tot de verschillende bedrijfspanden, zoals de parkeerplaats van de Gamma.

(stadslijnen 1,2,3 en 4). HOV buslijn 400 tussen Zoetermeer en Leiden is de belangrijkste, meest frequente buslijn binnen de provincie (de bus rijdt tot 12 keer per uur in de spits). Het lopende onderzoek LEIZO onderzoekt in hoeverre een kwaliteitsimpuls (Bus Rapid Transit) gegeven kan worden aan deze buslijn.

De bus halteert doorgaans op een haltekom naast de busbaan. Bij station Lammenschans gebeurt dit echter op de busbaan vanwege de versmalling van het profiel nabij het viaduct. Dit zorgt voor het doorgaand autoverkeer aan de oostzijde voor een verminderd zicht op overstekend verkeer, waardoor onveilige situaties kunnen ontstaan.

In het kader van de Rijnlandroute wordt het zuidelijke verkeersplein, het Lammenschansplein, opnieuw ingericht. Onderdeel van de nieuwe inrichting zijn een nieuwe brug over de Vliet, extra afslagvakken en diverse fietstunnels om de doorstroming op de aansluiting te optimaliseren.

Fiets

De Lammenschansweg is een belangrijke en veelgebruikte fietsroute door Leiden. De route vormt een verbinding tussen de Leidse binnenstad, de verschillende wijken en de omliggende regio. Aan de Lammenschansweg liggen een aantal populaire fietsbestemmingen, zoals het mbo Rijnland en het Da Vinci college. In de Lammenschansdriehoek wonen veel studenten en starters die voor een groot deel gebruik maken van de fiets. Ook het station Leiden Lammenschans draagt bij aan een groot aantal fietsbewegingen over de Lammenschansweg. Het fietsverkeer maakt gebruik van de ventwegen, die veelal zijn bestraat met klinkers. Op enkele plekken zijn de ventwegen onderbroken en ligt er een vrijliggend fietspad.

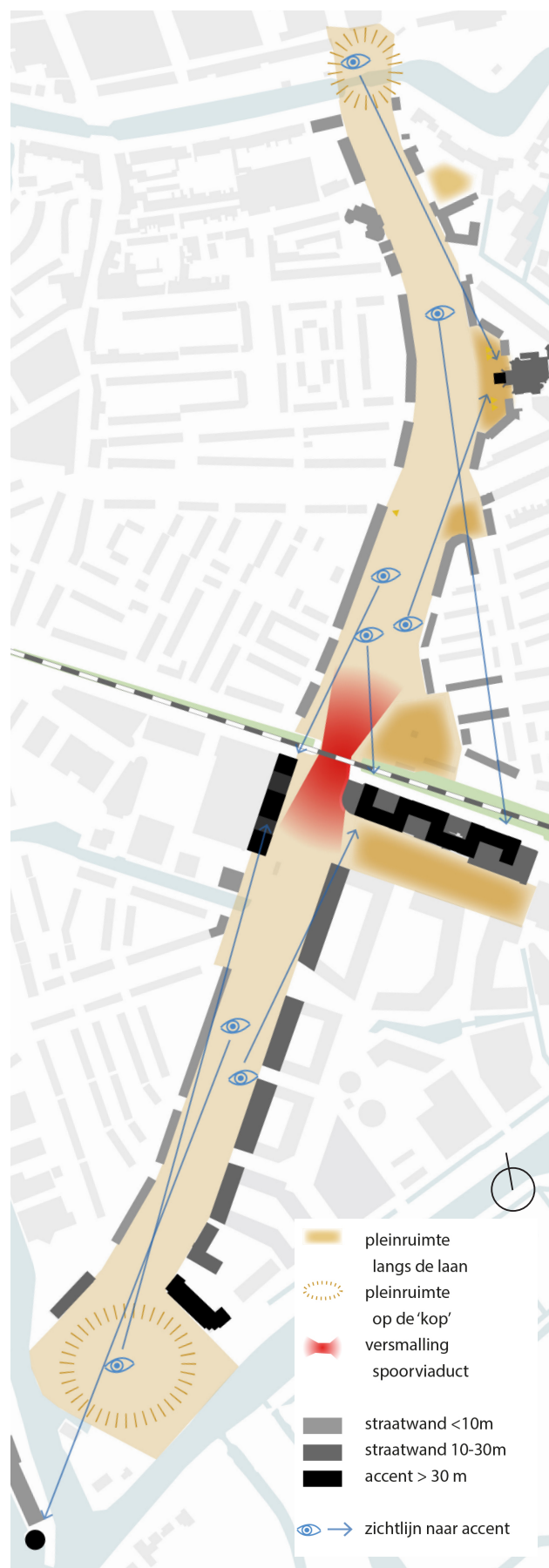
Hoewel de inrichting niet optimaal en eenduidig is ingericht voor de fietser, is het wel een prettige route waar het goed doorfietsen is. Dit komt doordat alleen bij de Zoeterwoudsesingel verkeerslichten aanwezig zijn en het doorgaande autoverkeer over het hele tracé van het fietsverkeer gescheiden is. De groene inrichting van de laan en de setting in het beschermd stadsgezicht dragen bij aan het prettige karakter van de fietsroute.

Naast het doorgaande verkeer, is er ook veel overstekend of afslaand fietsverkeer op de Lammenschansweg. Overstekend fietsverkeer betreft onder andere scholieren van het primair- en voortgezet onderwijs in de omliggende buurten, al dan niet vergezeld door een ouder. Door de sterk variërende inrichting van de kruispunten is niet altijd goed duidelijk wat van de fietser verwacht wordt qua route en opstelplek. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. De continuïteit en herkenbaarheid is beperkt.

Lokaal autoverkeer

Het bestemmingsverkeer kan gebruik maken van de ventwegen aan weerszijden van de hoofdrijbaan. Op enkele kruispunten is een directe aansluiting van de hoofdrijbaan op de ventwegen mogelijk, zoals bij de Lorentzkade. Op andere kruispunten is dit mogelijk door op een nabijgelegen kruispunt af te slaan en een 'blokje om' te rijden, zoals ter hoogte van de Koninginnelaan.

De ventwegen worden in de Zuidelijke Schil en bij de Fruitbuurt als woonstraten gebruikt, deels als éénrichtingsweg, en deels in beide richtingen. Rondom enkele kruispunten loopt de straat dood en gaat deze over in een fietspad, op deze plekken is er een directe verbinding gemaakt naar de hoofdrijbaan. Op andere plekken zijn de ventwegen en hoofdrijbaan via het kruispunt met elkaar verbonden. Ook de indeling als



Analysekaart pleinruimtes & accenten



Bewegend in zuidelijke en noordelijke richting vormen verschillende hoogte-accenten een prominente rol als ankerpunten in de zichtlijn van de laan.

éénrichtingsweg of weg voor beide richtingen verschilt per onderdeel. Net als voor de fietsverbindingen geldt dat de continuïteit en herkenbaarheid over de laan onder druk staat. Hoewel de ventwegen in gebruik zijn als buurtstraten en drukke fietsroute, was de toegestane maximale snelheid 50 kilometer per uur. Incidenteel nodigt de ventweg door de beschikbare breedte uit tot doorrijden. Met de realisatie van de korte termijn maatregelen is de maximale snelheid teruggebracht tot 30 kilometer per uur om de veiligheid te verhogen.

4.2.3 Parkeren

Op het overgrote deel van de ventwegen langs de Lammenschansweg is aan één of twee zijden van de rijbaan langsparkeren toegestaan. Dit gebeurt deels op de rijbaan, maar ook in gemarkeerde parkeervakken. Ter hoogte van de Sint-Petruskerk ligt een parkeerterrein met haaksparkerplaatsen, die zich slecht verhouden tot het doorgaande fietsverkeer. Een absolute parkeercapaciteit is lastig te geven omdat niet overal gemarkeerde parkeerplaatsen zijn. Bij de parallelwegen bijvoorbeeld ontstaat de situatie dat als er aan één kant een auto geparkeerd staat, er geen ruimte is om aan de overkant te parkeren.

In Leiden worden regelmatig parkeertellingen uitgevoerd. De tellingen laten een parkeerdruk op de Lammenschansweg zien tussen ongeveer 60 en 90% (het varieert per deel). De parkeerdruk is direct in verband te brengen met de buurten erachter.

Touringcars

In de buurt van het kruispunt met De Sitterlaan ligt langs de rijbaan een strook waar touringcars overdag tussen 07:00 en 22:30 uur kunnen parkeren. Er is plek voor 3 touringcars. Aangezien dit de enige locatie in Leiden is voor touringcars, is het nodig om ook na de herinrichting plekken voor touringcars op de Lammenschansweg te creëren.

4.3 Stedenbouwkundige analyse

De Lammenschansweg is een stedelijke laan met twee afzonderlijk herkenbare delen: een noordelijk en een zuidelijk deel. De spoorlijn Leiden-Utrecht doorkruist het projectgebied en is de grens tussen beide delen. In de centrale zone rond de kruising van spoorlijn en Lammenschansweg gebeurt veel en is er juist weinig ruimte.

4.3.1 Stedelijke laan

De Lammenschansweg is de centrale laan ten zuiden van het centrum, die onderdeel is van de hoofdstructuur van de stad. Het is een stedelijke laan: een weg met aan beide zijde bomenrijen en bebouwing, die onderdeel is van de hoofdstructuur van de stad. Iedereen die met de auto vanuit het zuiden over de A4 naar het centrum van Leiden gaat, komt over de Lammenschansweg. Voor de automobilist is het duidelijk: als je eenmaal de stoplichten bij het Lammenschansplein voorbij bent, ben je in de stad. Rijdend tussen de bomenrijen door, kom je herkenbare gebouwen tegen, zoals de Cronesteijnflat, het scholencomplex aan het Bètaplein en de Sint-Petruskerk. Ook in zuidelijke richting komen er herkenbare grote gebouwen in het zicht: eerst de torens van de Ananas en daarna vormt de ronde toren bij het Rijn-Schiekanaal een duidelijk zichtbaar ankerpunt. De Lammenschansweg is een belangrijke en herkenbare entree van de stad. Dit geldt ook voor mensen die vanuit de regio met de bus of de fiets naar Leiden komen.

De Lammenschansweg heeft ook een duidelijke functie voor de wijk zelf. Het zorgt voor een oriëntatie in de wijk en het verbindt de verschillende buurten. Veel fietsers steken de Lammenschansweg dagelijks over, bijvoorbeeld om de kinderen naar school te brengen. Vanwege de aanwezigheid van het groen en het brede profiel gebruiken mensen het ook om een rondje te lopen, te spelen of als onderdeel van hun hardlooptroute.

Noordelijk tracé



Lammenschansweg thv de Pieter de la Courtstraat



Huidige ventwegen zijn breed van opzet

Zuidelijk tracé



Doorsnede: de rode lijn laat zien waar de voorgevel van de nieuwbouw komt.



Lammenschansweg ter hoogte van de Kersenstraat



Voor de Lammenschansstrip is een deel fietspad en een deel ventweg. Er zijn bedrijven, bouwgronden en nieuwbouw.

Over de gehele lengte van de laan is er onderscheid tussen het middendeel voor het doorgaande verkeer en de zijdelen aan weerskanten. Die zijdelen vormen de dagelijkse leefwereld met huizen, bedrijven en voorzieningen. Hier lopen de mensen rustig rond, fietsen naar een andere bestemming of parkeren hun auto. De doorgaande rijbanen worden van elkaar gescheiden door groen met een bomenrij. Bomenrijen scheiden ook de doorgaande rijbanen van de zijdelen. De laan heeft daardoor een evenwichtige en symmetrische opbouw. Deze monumentale indeling en groene uitstraling van de laan is op veel plekken nog sterker, doordat ook de zijdelen zijn opgedeeld door bomenrijen. Zo ontstaat een prettige overgang tussen een zone die bij een gebouw hoort en de parallelweg.

Kenmerkend voor de Lammenschansweg is de kromming die erin zit, waardoor het zicht ook elke keer verschuift. Precies in die kromming wijkt de bebouwing van de weg af en daar in het midden staat de toren van de Sint-Petruskerk. Daarmee wordt de beleving van het monument nog sterker. Voor de kerk ligt een pleintje. De mensen die in de buurt wonen of hier regelmatig langskomen, zal het zijn opgevallen dat een aantal camperbusjes hier geparkeerd staan. Dit pleintje kan aan kwaliteit winnen, als dit minder als een parkeerplaats wordt ingericht.

Aan de Lammenschansweg liggen de pleintjes en open ruimtes allen aan de oostzijde, in de 'buitenbocht'. De pleinruimtes verschillen sterk in schaal en inrichting en hebben hun eigen karakter. De meest recente toevoeging is het Bètaplein, als onderdeel van de Lammenschansdriehoek.

De Lammenschansweg eindigt aan beide kanten in een verkeersplein dat een stedelijke overgang vormt: het compacte kruispunt rondom de Jan van Houtbrug aan de noordzijde vormt de overgang naar de

historische binnenstad, en het grootschalige verkeersplein van het Lammenschansplein aan de zuidzijde vormt de overgang naar de stadsrand en het regionale landschap aan de Vliet.

4.3.2 Noordelijke deel

De stedenbouwkundige opzet van het noordelijke deel verschilt met het zuidelijke deel in uitstraling en schaal. Het noordelijke deel met voornamelijk woningen uit de jaren '30 wordt hoog gewaardeerd en is zelfs onderdeel van het beschermd stadsgezicht Zuidelijke Schil. De wijk is het resultaat van een integraal plan, waarbij de structuurlijnen in het netwerk specifieke kwaliteiten meekregen. Zo ontstond een netwerk met lanen, singels en straten. Het netwerk krijgt vorm door de wanden van bouwblokken. Deze blokken zijn opgebouwd met grotendeels grondgebonden rijwoningen van rode baksteen en met hoge oranje kappen. De woningen hebben aan de Lammenschansweg een voortuin. De voordeuren en woonkamers grenzen direct aan de voortuin en zorgen ervoor dat de ventwegen van de Lammenschansweg hier ervaren worden als aantrekkelijke en uitnodigende buurtstraten.

4.3.3 Zuidelijke deel

Het zuidelijke deel is de afgelopen 20 jaar sterk veranderd en is nog steeds in ontwikkeling. Het was voornamelijk een bedrijventerrein, waarbij elk bedrijf een eigen parkeerterrein had, zoals nu nog bij de Gamma in de Lammenschansdriehoek. Het zuidelijke deel is inmiddels deels veranderd in een hoogstedelijk milieu met grote bouwblokken met hogere gebouwen. In tegenstelling tot het noordelijk deel, is het netwerk van de openbare ruimte hier geen uitgebalanceerd geheel. Het middendeel van de weg met het doorgaande verkeer is dominant en de weg is slecht verankerd met de buurten eromheen. Het zuidelijke deel van de Lammenschansweg heeft in de huidige situatie meer de uitstraling van een



Programma, entrees en voortuinen (toekomstige) gebouwen aan de Lammenschansweg

verkeersweg als opmaat naar de snelweg, dan van een stedelijke laan die is ingebed in de wijk. Het tankstation en de bouwkvavels versterken deze indruk. Dat zal de komende jaren veranderen: er komt meer nieuwbouw en het tankstation gaat weg.

De nieuwe gebouwen bestaan uit een gemengde plint en appartementen op de bovenliggende verdiepingen. Het creëren van een aantrekkelijke, zo veel mogelijk geluidsluwe woonomgeving is hier extra belangrijk vanwege de positie van de slaapkamers, die in deze blokken dikwijls aan de straatzijde zijn gelegen.

Ook aan de westkant bij de Fruitbuurt is de aansluiting van de bebouwing op de weg nog onvoldoende vormgegeven. De situatie is geheel anders dan bij de woonbuurten in het noordelijke deel: de gestapelde woningen hebben gedeelde entrees en trappenhuizen, er is geen zachte overgang met voortuinen of geveltuinen en er is geen bomenrij die de parallelweg scheidt van een deel dat bij de woningen hoort. Dit alles maakt de overgang tussen openbaar en privé hier erg hard. Voorbijgangers op de stoep lopen strak langs het venster. Samen met de stenige inrichting van de brede parallelweg en afgeschermdedichte begroeiing richting de hoofdrijbaan is de beleving anoniemer en minder uitnodigend. De ruimtelijke beleving van de laan valt hier weg.

4.3.4 De centrale zone

De centrale zone bevindt zich bij de kruising van de Lammenschansweg met de spoorbaan. In de huidige situatie is de centrale zone versnipperd en vormt het niet de gewenste schakel tussen het zuidelijke en het noordelijke deel. De bijzondere functies, openbare ruimtes en gebouwen wegen nog niet op tegen de lange barrière van de spoorbaan en de hoeveelheid verkeer en functies rond deze plek. Daardoor is het voetgangersnetwerk niet optimaal

en ruimtelijk worden de doorgaande groenstructuren onderbroken.

Bijzondere functies en openbare ruimte

Bij het spoor, waar het noordelijk en het zuidelijke deel van de Lammenschansweg bij elkaar komen, gebeurt van alles. Hier liggen bijzondere functies zoals het treinstation, de grootschalige woningbouw De Ananas, het opvallende onderwijscomplex met het mbo Rijnland en het Da Vinci College en verschillende retailfuncties. In deze centrale zone liggen ook bijzondere openbare ruimtes. Het Kamerlingh Onnesplein ligt voor het station en het langwerpige Bètaplein is het belangrijke plein van de Lammenschansdriehoek. Het Bètaplein is de toegang tot de Lammenschansdriehoek met onderwijsvoorzieningen, een café en een supermarkt.

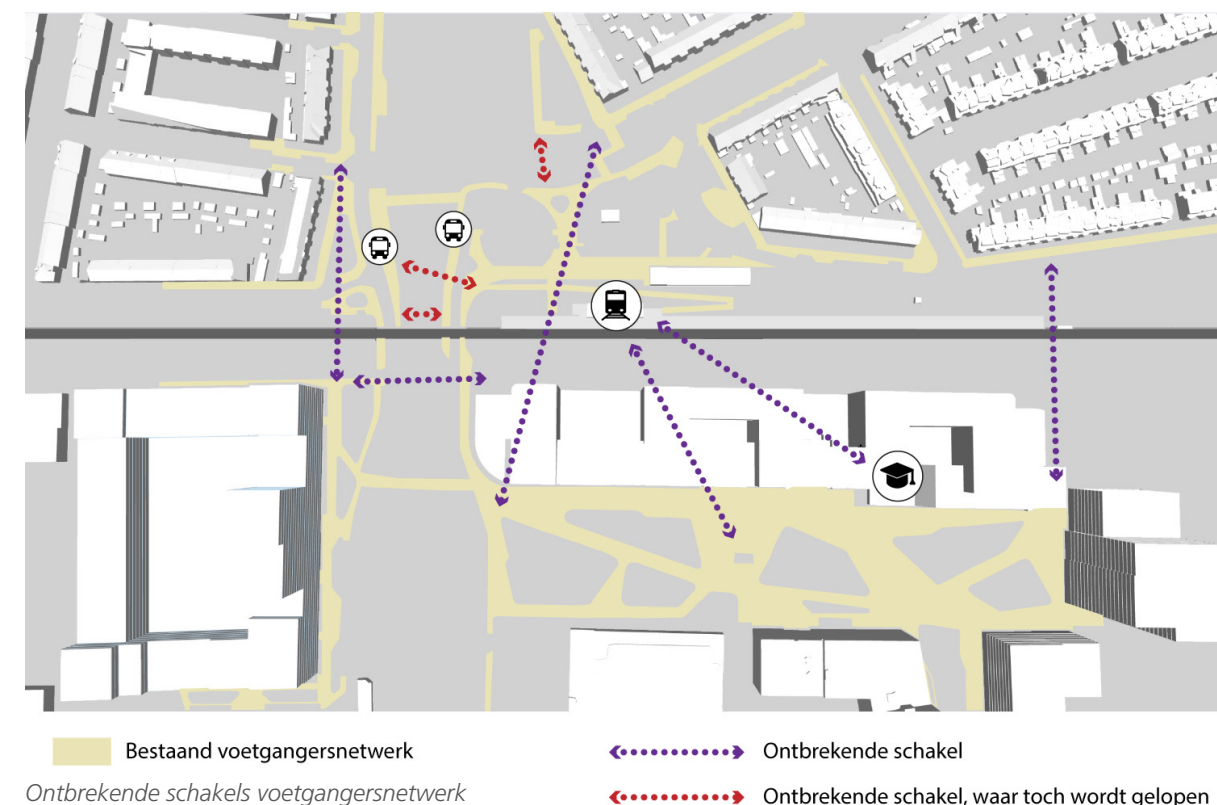
Voetgangersnetwerk

Voor een succesvol centrum in een hoogstedelijke gebied, is een goede organisatie van de openbare ruimte voor de voetganger cruciaal. Deze is hier niet op orde. Er ontbreken schakels in het

voetgangersnetwerk. Zo is er geen directe verbinding van het Bètaplein/Da Vinci College naar het treinstation of naar de Melchior Treublaan. Het spoorlichaam is een barrière die alleen bij de Lammenschansweg is te passeren. Dat betekent dat voetgangers aan de oostzijde door de tunnel moeten lopen. Deze doorgang is smal en onaantrekkelijk.

Ook dichtbij het treinstation zijn er ontbrekende schakels in het voetgangersnetwerk. De directe oversteken vanaf het treinstation naar de HOV-bushalte en naar de Kastanjekade ontbreken. Dit leidt tot ongewenst gedrag, waarbij mensen de kortste weg kiezen in plaats van de georganiseerde oversteken. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden.

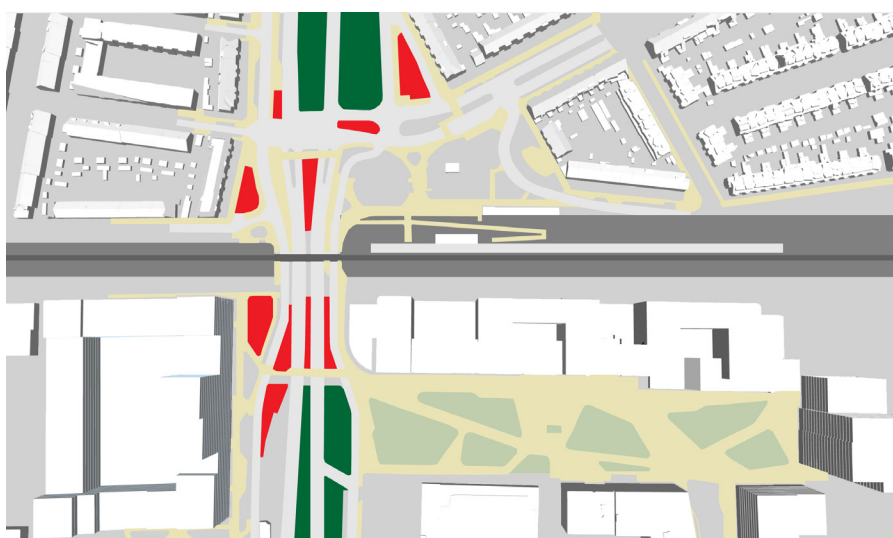
Ten slotte ontbreken er directe doorgaande routes langs de Lammenschansweg. Wandelaars kunnen niet rechtdoor in een logische rechtdoorgaande beweging. Met name aan de oostzijde moet de voetganger echt zoeken en omlopen om de Sitterlaan op de aangegeven plek over te steken. Aan de westzijde leidt het spoorlichaam tot een



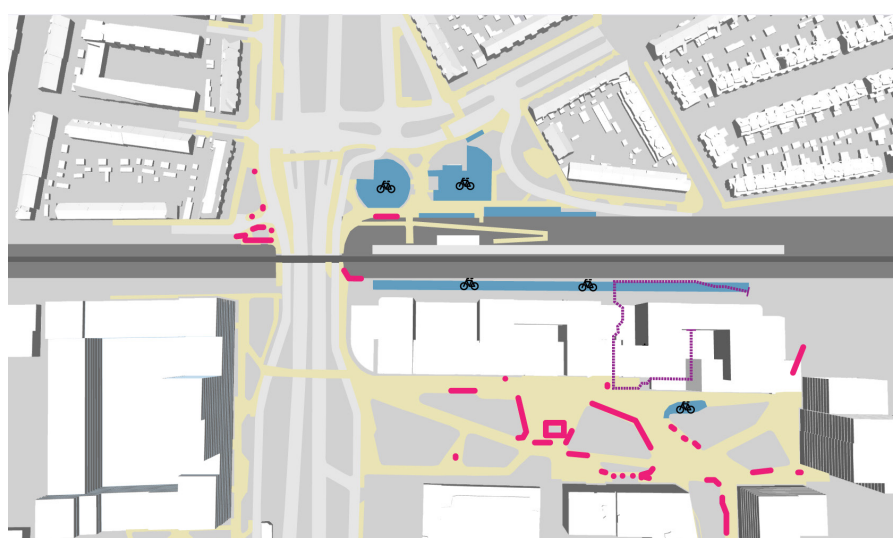
Ontbrekende schakels voetgangersnetwerk



Veel voetgangers gebruiken de smalle onderdoorgang aan de oostkant van het viaduct.



Het viaduct leidt tot een onderbreking en versnippering van de groenstructuren.



Overzicht georganiseerd en daadwerkelijk fietsparkeren in de centrale zone.

barrière waardoor het voetpad een lange slinger maakt en het zicht op het andere deel van de Lammenschansweg wordt beperkt.

Knoop rondom viaduct

Het spoor ligt op een dijk met slechts een enkele opening, die de helft zo smal is als de Lammenschansweg. De volgende mogelijkheden om het spoor te passeren liggen ca 400 meter verderop. Daarom moet al het verkeer tussen zuid en noord door dit viaduct heen, waarbij de rijstroken, fietspaden en voetpaden hier direct naast elkaar liggen. Het is hier niet mogelijk om de Lammenschansweg over te steken, terwijl de Kastanjekade, de Alfastraat, het fietspad van de Abrikozenweg en de entree naar het spoor wel direct naast het viaduct liggen. De situatie is complex, doordat het station maar vanaf één zijde is te bereiken en doordat ook de regionale en lokale bussen in de buurt van het station moeten halteren.

Onderbreking & versnippering groenstructuur

De verkeersknoop rondom het viaduct leidt ertoe dat de doorgaande bomenrijen en de zichtlijnen aan de zijkanten van de Lammenschansweg worden onderbroken. Er is in de centrale zone geen sprake van een groenstructuur die karakter geeft aan de plek. De groene plekken zijn de restruimtes die overblijven. Deze restruimtes staan als losse scherven in de openbare ruimte en verschillen in vorm en invulling. Voor een aantal is de inrichting gras, soms staat er een boom op, één is dichtbegroeid en één is een parkeerplaats.

Fietsenstallingen

Een groot deel van het gebied bij het station wordt ingenomen door de noodzakelijke fietsstallingen. De looproutes er naartoe zijn onvolledig en worden bij de herinrichting van de Lammenschansweg meegenomen. Er is ook een grote hoeveelheid wildparkeren van fietsen op het Bètaplein. Het merendeel

van deze fietsen hoort in de fietsenstalling aan de achterzijde van het schoolgebouw te parkeren. Dit gebeurt echter te weinig. Het wildparkeren leidt tot een rommelige openbare ruimte.

4.4 Landschap & groenstructuur

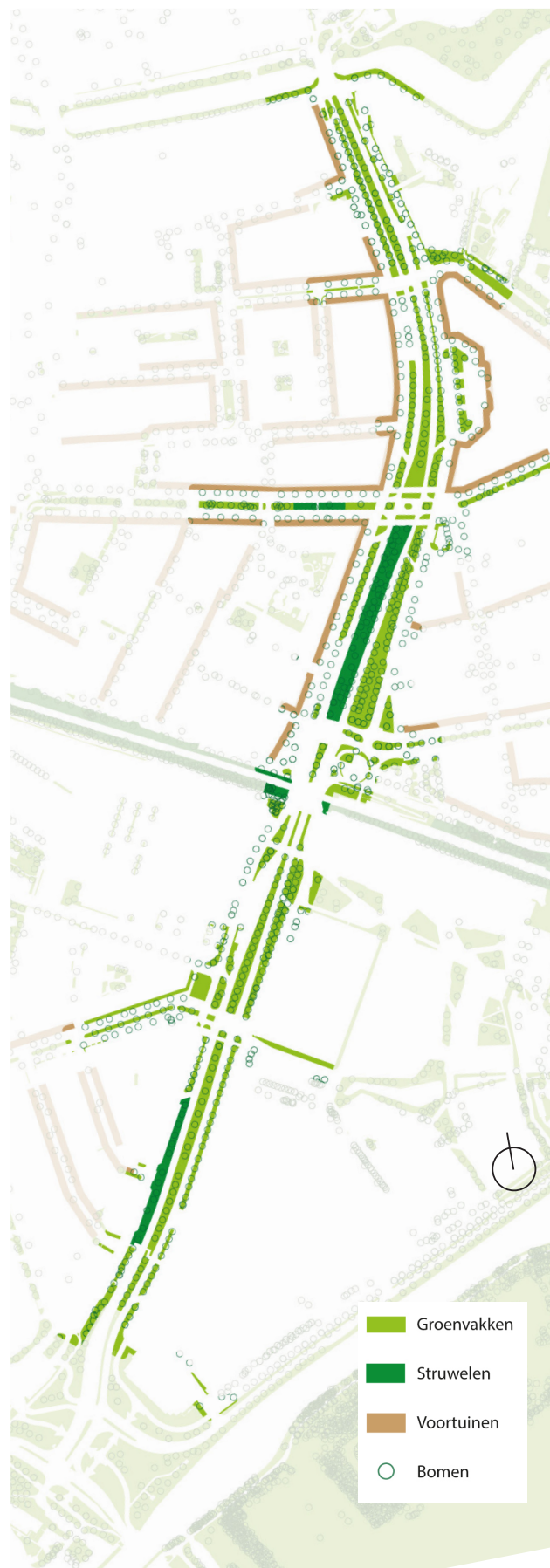
4.4.1 Stedelijke groenstructuur

De Lammenschansweg is een landschappelijke en ecologische structuur in de stad. De Lammenschansweg vormt op stedelijk niveau een verbinding tussen het Singelpark en de tweede groene ring ter hoogte van de Vlietzone. Er is geen open water in het profiel. Wel leveren de drie bermen in het profiel, de bomenrijen en de tuinen samen een goede basis voor een waardevolle groene invulling in het netwerk.

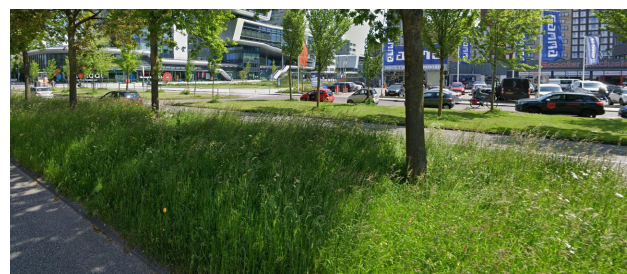
Beperkingen en onderbrekingen

De doorgaande groenstructuur is in de huidige situatie niet overal even robuust en wordt op plekken onderbroken. Onderbrekingen vinden plaats bij de grote kruispunten en bij het spoorwegviaduct. Ter hoogte van het viaduct is het profiel volledig verhard. De onderbrekingen bij de kruisingen zijn in de huidige situatie vaak met zorg vormgegeven. Groenstructuren lopen daarbij door tot de kruising en soms zelf tot in de kruising. Gedeeltelijke onderbrekingen zijn er op plekken waar bermen zijn bestraat of versmald. Bushaltes, touringcarplatform, tankstation, parkeerplaatsen en aansluitingen tussen hoofdrijbaan en ventweg onderbreken of versmallen doorgaande bermen en bomenrijen.

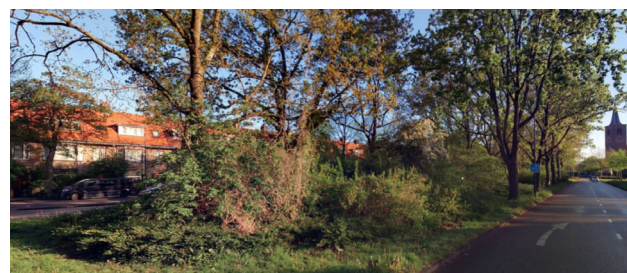
Het groen in het zuidelijke deel is minder robuust. Dit heeft te maken met het ontbreken van voortuinen, het kleine aantal bomen, het grote aandeel verharding, het aantal parkeerplaatsen en ook met de verhouding tussen het formaat van het groen en de grootschalige bebouwing.



Analysekaart groenstructuur in huidige situatie



Kruidenrijke berm in het zuidelijke deel



Struweel in het noordelijke deel



Kruispunt Tomatenstraat als onderbreking van groenstructuur



Bushalte als onderbreking van groenstructuur



Tankstation als onderbreking van groenstructuur



Touringcarplek als onderbreking groenstructuur

4.4.2 Diversiteit

De groenvakken hebben over de lengte van de weg verschillende invullingen. Hierdoor ontstaat diversiteit, maar anderzijds is het niet sterk dat er geen groene invulling is die over de hele Lammenschansweg terugkomt.

Struweelstructuren

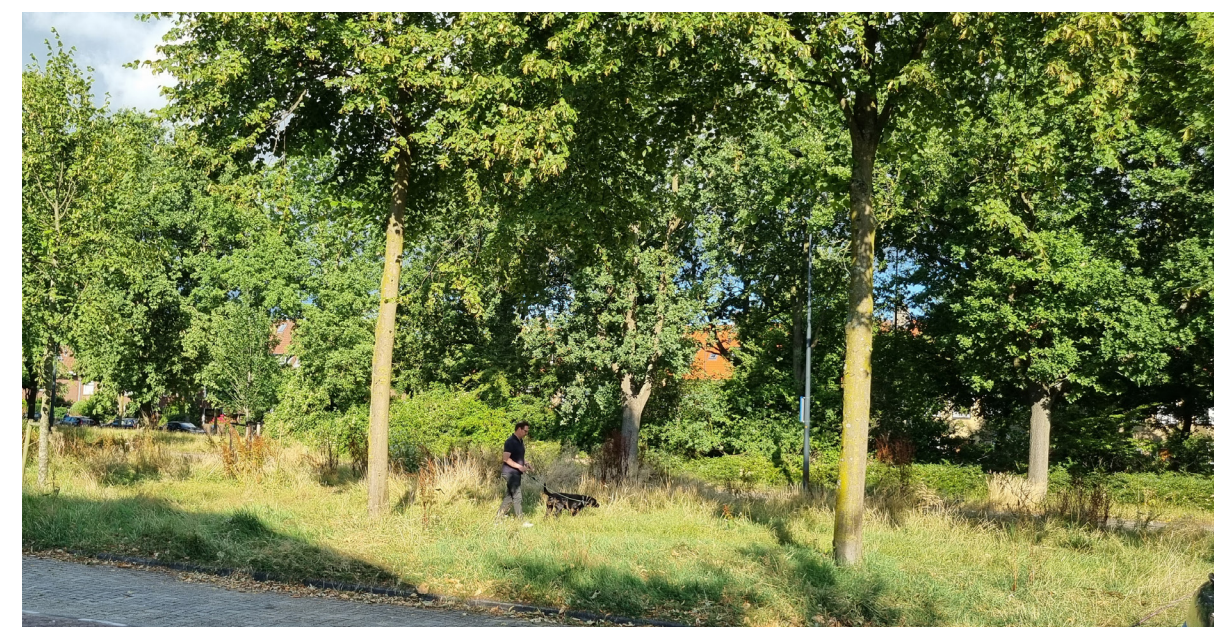
Voor veel soorten zijn struweelstructuren van belang. Struweelstructuren zijn een combinatie van struiken met lage en hoge bomen. Dit soort structuren zijn essentieel voor veel broedvogels en kleine dieren, bieden veel waarde voor klimaatadaptatie en filteren fijnstof. Met name in de middenberm ten zuiden van de Koninginnelaan zit een flink struweel van hoge waarde. Ook in het zuidelijke gedeelte in de westelijke berm bevindt zich een struweel, evenals langs het spoor en in de Koninginnelaan. In het zuidelijke deel zijn de struwelen naar verwachting van belang voor mussenkolonies, samen met de daken van de oudere gebouwen in de Fruitbuurt. Met name in het zuidelijke struweel bevinden zich een aantal cultuurstruiken met weinig ecologische waarde. Voor een doorgaande ecologische verbinding kan meerwaarde worden behaald door het aantal struwelen uit te breiden.

Kruidenrijke bermen

In het zuidelijke deel bevinden zich ecologisch waardevolle bermen. Dit is schaars in Leiden en is waardevol voor bermplanten, bijen en vlinders. De bestaande vegetatie laat zien dat er hier nog een goede bodemkwaliteit is met een relatief onaangetaste schrale bodem. De bermen worden deels extensief gemaaid wat de biodiversiteit ten goede komt.

Bomen

De bomen zijn een belangrijke landschappelijke en ecologische kwaliteit van de Lammenschansweg. De bomenrijen zijn drie rijen dik en op een groot deel zelfs vijf, met overlappende boomkronen. De bomen zijn als laanbomen in rechte lijnen geplaatst. De bomen in het zuidelijke deel zijn jonger en daardoor kleiner. Op en rond de Lammenschansweg zijn diverse boomsoorten te vinden. In de middenberm staan vrijwel in het gehele profiel zomereiken. In het noordelijk deel zijn langs de ventwegen diverse soorten lindes geplant. In het zuidelijk deel zijn dit juist iepen. Op de pleinruimtes zijn aparte boomsoorten gepland, met name Esdoorns. Bij het station staan platanen.



Bermen, struiken en bomen zijn belangrijk voor dier en mens.



Analysekaart boomsoorten



Uitsnede Visiekaart Omgevingsvisie Leiden 2040

- Zomereik
- Iepen
- Es
- Haagbeuk
- Lindes
- Platanen
- Esdoorns
- Sierpeer
- Sierkers
- Overige boomsoorten
- Projectgrens

5. Kaders

Dit hoofdstuk starten we met de belangrijkste ambities voor de Lammenschansweg uit vastgestelde beleidsdocumenten. Daarnaast gaan we in op de kaders die voortkomen vanuit ontwikkelingen in de directe omgeving.

5.1 Gemeentelijk beleid

5.1.1 Omgevingsvisie 2040

De Omgevingsvisie Leiden 2040 is de stadsbrede ruimtelijke visie van de gemeente Leiden voor de lange termijn.

Potentiegebied voor de stad

De Lammenschansdriehoek is hierin benoemd als dynamisch leefmilieu, net als het gebied rondom Centraal Station en de binnenstad. Het is een potentiegebied voor de stad voor intensieve verdichting met functiemenging en hoogbouw.

Met de grootschalige nieuwbouw in dit gebied komen er steeds meer mensen aan de Lammenschansweg te wonen. Die hebben zowel behoefte aan een fijne woon- als voetgangersomgeving. Het vraagt ook wat van de Lammenschansweg in de aansluiting op de nieuwe maatschappelijke en commerciële functies op de begane grond en in relatie tot de toegangen tot woningen, parkeergarages en fietsenstallingen.

Duurzame mobiliteit

In de Omgevingsvisie is duurzame mobiliteit een belangrijk thema. De Lammenschansweg blijft de functie van HOV-verbinding houden, blijft een gebiedsontsluitingsweg en een regionale fietsroute. Met de ontwikkeling van de stad is de verwachting dat het autoverkeer, het fietsverkeer en het OV-verkeer hier toenemen. Voor het station Leiden Lammenschans wordt ingezet op het vergroten van de bereikbaarheid voor de fietser en voetganger.

Groene spaak

De Lammenschansweg is een van de 'groene spaken' die het Singelpark - als binnenste groene ring - met een tweede groene ring aan de rand van Leiden verbindt. Een groene spaak is een stedelijke groenblauwe verbinding voor mens, flora en fauna. De spaken bestaan onder andere uit ruime voetgangers- en fietsroutes en hebben een groene inrichting, uitstraling en belevingswaarde. De inrichting moet rekening houden met de identiteit van de locatie en biedt een antwoord op stedelijke opgaven zoals klimaatadaptatie, biodiversiteit, recreatie en gezondheid.

5.1.2 Leiden Duurzaam Bereikbaar 2020-2030

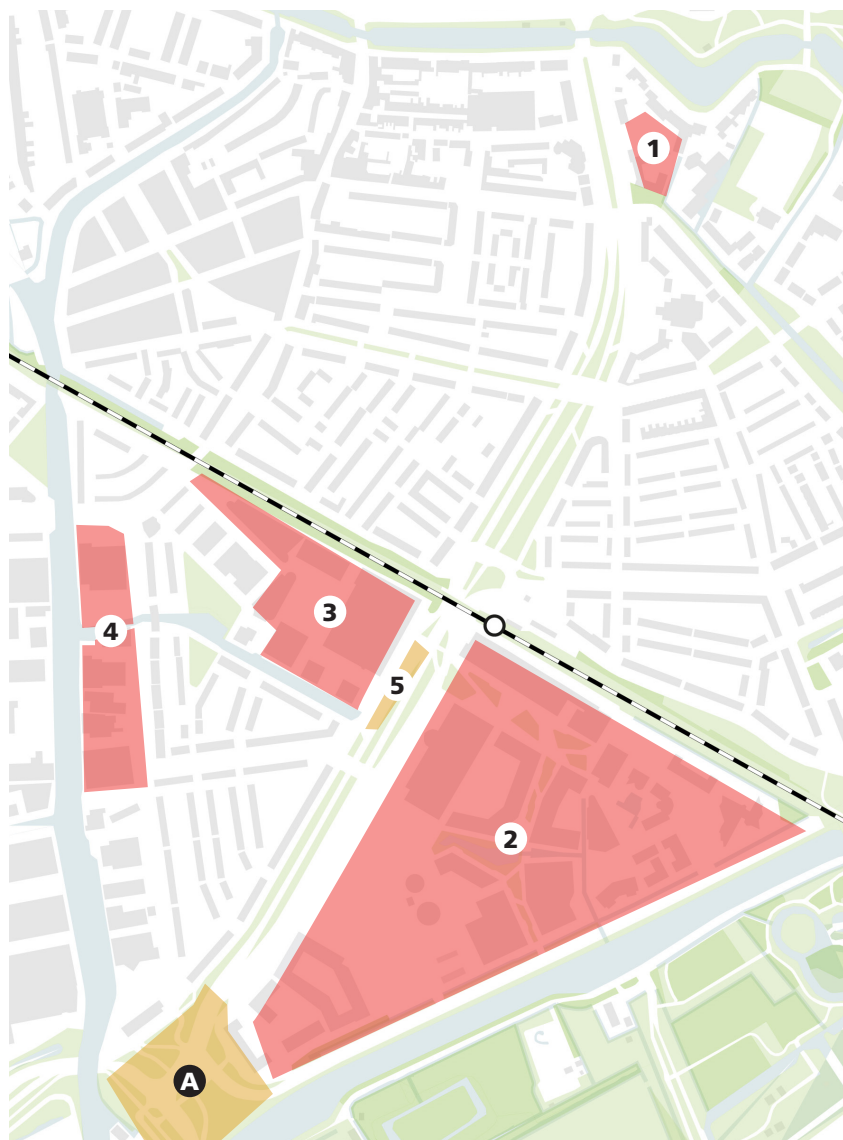
In de mobiliteitsnota is een aantal ambities geformuleerd om een zogenoemde modal shift in de verkeersbewegingen te bewerkstelligen. Dit komt voort uit het doel in het beleidsakkoord om van Leiden een klimaatneutrale, aantrekkelijke en eerlijke stad te maken. De meest relevante ambities voor de Lammenschansweg zijn:

- Leiden als fietsstad
- Lopen krijgt meer ruimte
- Stimuleren openbaar vervoer
- Versterken van de hoofdontsluitingsstructuur
- De juiste parkeerder op de juiste plek
- Ondersteunen deelconcepten mobiliteit
- Gebruik maken van nieuwe technologie

De ambitie is daarnaast om een efficiënt hoofdwegennet te maken, waarvan een goede doorstroming op de Lammenschansweg onderdeel is.

5.1.3 Beschermd stadsgezicht

Het noordelijk deel van de Lammenschansweg is onderdeel van het in 2011 door de raad benoemde beschermd stadsgezicht. Ook de buurten die grenzen aan het noordelijke deel van de weg vallen onder het beschermd



Overzichtkaart met ontwikkelingen in de omgeving van de Lammenschansweg

Gebouwen

1. Lorentzhof fase II
2. Lammenschansdriehoek
3. Veilingterrein & De Ananas
4. DUWO & Watergeuskade
5. Tankstation

Openbare ruimte

- A. Lammenschansplein



Tankstation TotalEnergies



Ontwerp Lammenschansplein

stadsgezicht. Dat zijn de Tuinstadwijk aan de westzijde en de Burgemeesters- en Professorenwijk aan de oostzijde.

Sint Petruskerk

Het ensemble van kerk en herenhuizen is in 1936 gerealiseerd naar een ontwerp van A.J. Kropholler. Het ensemble is aangewezen als rijksmonument en ook onderdeel van het beschermd stadsgezicht.

5.2 Ontwikkelingen in de omgeving

In de directe omgeving van de Lammenschansweg vinden veel ontwikkelingen plaats die invloed hebben op en kaders stellen aan de inrichting van de Lammenschansweg. Het gaat om bouwprojecten en ontwikkelingen in de openbare ruimte. Een deel van de projecten is al (deels) gerealiseerd of wordt momenteel gerealiseerd. Er staat een overzichtkaart op de vorige bladzijde.

1. Lorentzhof fase 2

Het project Lorentzhof ligt direct ten noorden van de Lorentzkade. Dit nieuwbouwproject bevat 60 seniorenwoningen en 10 eengezinswoningen. De planning is dat het project in 2027 is afgerond. In de nieuwbouw wordt parkeren op eigen terrein gerealiseerd onder het appartementengebouw. De in- en uitrit komen aan de Lammenschansweg op de plek waar die nu ook zijn. Aan de Lammenschansweg heeft de nieuwbouw voortuinen. Qua architectuur is aansluiting gezocht bij de bestaande kwaliteiten in de buurt, passend bij het beschermd stadsgezicht.

2. Lammenschansdriehoek

Deze driehoek tussen Kanaalweg, Lammenschansweg en het spoor ondergaat een transformatie van een bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk gebied met 4.500 woningen. Deze ontwikkeling loopt tot medio 2030. Voor een goede ontsluiting

van de nieuwe wijk is het noodzakelijk om een nieuwe aansluiting te maken op de Lammenschansweg. Het kruispunt vanuit de Omegaweg met de Tomatenstraat moet worden aangepast. De herinrichting van de Lammenschansweg moet zorgdragen voor een goede ontsluiting van de Lammenschansdriehoek en een goede aansluiting op de buurten eromheen. Deze ontwikkeling levert daarnaast een kans voor een ruim voetpad, meer groen en een fietspad.

3. Veilingterrein & de Ananas

Op de locatie van het oude veilinggebouw is de Ananas ontwikkeld, een complex van 374 woningen met voorzieningen in de plint. De verwachting is dat het Veilingterrein in de toekomst verder verdicht en er naast de bestaande bedrijfsruimte nog meer woningen bijkomen. De huidige route voor autoverkeer van en naar De Ananas en het bedrijventerrein loopt via het kruispunt ter hoogte van De Sitterlaan en dan over de ventweg. Dit is een omweg en een belasting voor dat kruispunt en voor de fietsers op de ventweg. Een meer directe aansluiting op de Ananas en het veilingterrein is daarom nodig.

4. DUWO en Watergeuskade

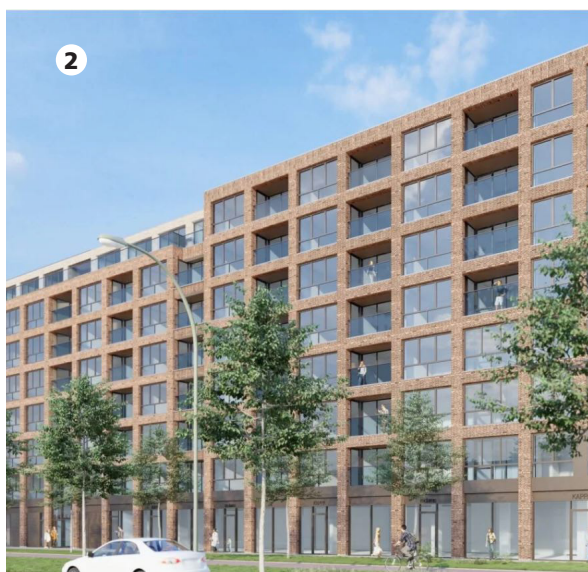
Ook deze projecten betreffen sloop in combinatie met grootschalige nieuwbouw van woningen en commerciële functies, waardoor de verkeersaantallen op de Lammenschansweg toenemen.

5. Tankstation TotalEnergies

Het huidige tankstation aan de Lammenschansweg ter hoogte van de Ananas (nummer 143) zal op termijn komen te vervallen. De vrijkomende ruimte is een kans voor de herinrichting van de Lammenschansweg. Deze kan worden gebruikt voor de ontsluiting van Ananas/ Veilingterrein en voor de versterking van de groenstructuur.



Plan Lorentzhof



Plan Kappa Omega, Lammenschansdriehoek



Plan Zirro, Lammenschansdriehoek



Plan Watergeuskade

6. Visie

In 2030 is de Lammenschansweg van Lammenschansplein tot Jan van Houtbrug weer een veilige en aantrekkelijke entree van de stad voor zowel voetgangers, fietsers, bussen en auto's. Dit kan door een herkenbaar ontwerp te maken over de gehele lengte van de Lammenschansweg en te kiezen voor veilige kruispuntinrichtingen. Duidelijkheid voor alle weggebruikers is daarbij essentieel.

De Lammenschansweg is een stedelijke laan met mooie bomenrijen en interessante gebouwen. Het noordelijke deel wordt hoog gewaardeerd. In het noordelijke deel zijn de zijdelen van de weg door bomenrijen opgedeeld en de overgang van de gebouwen naar de openbare ruimte zacht vormgegeven. Het groen is divers en geeft diepte in de beleving van de laan. Het noordelijke deel is onderdeel van het beschermd stadsgezicht en veranderingen zullen hier met zorgvuldigheid en een goede onderbouwing moeten worden doorgevoerd, ook in de zijstraten van de Lammenschansweg.

Het zuidelijke deel bevindt zich echter in een transformerend gebied. Het is de opgave om de benoemde kwaliteiten van het noordelijke deel ook te introduceren in het zuidelijke deel en de stedelijke laan te laten beginnen bij het Lammenschansplein. Daarbij hoort een ontwerpvertaalslag naar het hoogstedelijke milieu dat ontstaat. De nu ontbrekende goede ontsluiting van de nieuwe wijken moet op efficiënte wijze worden gerealiseerd, waarbij we ook de doorstroming voor alle weggebruikers op de doorgaande route zo goed mogelijk borgen. Belangrijk is ook om te zorgen dat de centrale zone een verbindende schakel wordt tussen het noordelijk en zuidelijk deel.

Tenslotte biedt de bestaande groenstructuur met drie doorlopende bermen een goede basis om invulling te geven aan de stedelijke ambitie voor een groene spaak in de groenblauwe structuur van Leiden als geheel. De huidige groenstructuur kent wel onderbrekingen en beperkingen en heeft een diversiteit aan typen groen. Er zijn waardevolle struwelen en in het zuidelijke deel waardevolle kruidenrijke bermen. De bedoeling is om een doorlopende invulling van groenvakken te realiseren zodat er een doorgaande structuur over de lengte van de weg ontstaat. De bestaande bomenrijen zijn van grote waarde voor de Lammenschansweg en moeten behouden blijven.

Doelen herinrichting Lammenschansweg

1. Vergroten van de verkeersveiligheid op de Lammenschansweg en bijbehorende kruispunten, rekening houdend met de verwachte verkeerstoename.
2. Op een efficiënte en veilige manier ontsluiten van alle (nieuwe) wijken aan de Lammenschansweg, waarbij de doorstroming op de doorgaande route voor alle modaliteiten zoveel mogelijk wordt geborgd
3. De bestaande ruimtelijke kwaliteit van het noordelijk deel ook introduceren in het zuidelijk deel
4. Inrichten van een centrale zone die de verbindende schakel wordt tussen het noordelijke en zuidelijke deel
5. Realiseren van een groene spaak met een doorlopende invulling van groenvakken, zodat de doorgaande groenstructuur over de lengte van de weg wordt versterkt.

7. Uitgangspunten

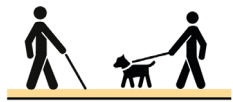
Op basis van de in dit stuk omschreven beleidsambities, de ontwikkelingen in de omgeving, de analyse van de huidige situatie, de resultaten uit het verkeers- en ontwerp onderzoek en de inbreng uit de participatie, gelden de volgende uitgangspunten voor de herinrichting van de Lammenschansweg:

Lammenschansweg als veilige verbinder



Een verkeersveilige situatie voor alle verkeersdeelnemers

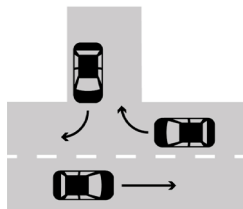
- Veilige kruispunten en aansluitingen op zijstraten en parallelwegen
- Herkenbaar en duidelijk verkeersontwerp
- Goede oversteekmogelijkheden op oost-west verbindingen
- Geen parkeerplekken haaks op doorgaande fietsroutes



Prettige wandelroutes

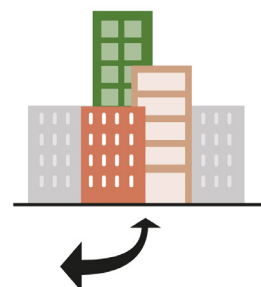
- Voor voetgangers & mindervaliden: inclusief ontwerpen
- Voor een wandelingetje door de buurt
- Als onderdeel van het stedelijke netwerk
- Zowel over de laan zelf als bij het oversteken daarvan

Lammenschansweg als gebiedsontsluitingsweg



Behoudt functie als gebiedsontsluitingsweg (GOW-50)

- Toekomstig autoverkeer tussen Lammenschansplein en Jan van Houtbrug stroomt voldoende door
- Kruispuntvormen kunnen het toenemende verkeersaanbod voldoende verwerken, ook op de zijwegen
- Het verkeersonderzoek toont aan dat hiervoor verkeerslichten (VRI's) nodig zijn, in ieder geval op de kruising met de Tomatenstraat en de nieuw te realiseren Omegaweg
- Voor de overige kruispunten wordt nog onderzocht of optimalisaties mogelijk zijn en voorrangspoleinen kunnen worden toegepast
- Efficiënte kruispunten hebben een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag



Goede ontsluiting van nieuwe wijken

- De Lammenschansdriehoek, het veilingterrein en andere nieuwe wijken en ontwikkelingen worden voor voetgangers, fietsers en auto's op een veilige en efficiënte manier aangesloten op de Lammenschansweg



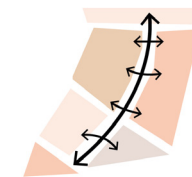
Snel Openbaar Vervoer

- Gelijk houden of verbeteren reistijd HOV
- Op kruispunten met verkeerslichten krijgt het (H)OV prioriteit
- Optimaliseren locatie bushaltes, met name in centrale zone



Aantrekkelijke regionale doorfietsroute

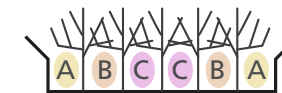
- De parallelwegen worden ingericht als fietsstraten
- Waar mogelijk komen vrijliggende fietspaden, zoals voor de nieuwbouw in de Lammenschansdriehoek
- Geen doorgaand autoverkeer tussen noord en zuid over de fietsstraat, alleen bestemmingsverkeer
- Verbeteren fietsoversteek Kastanjekade - De Sitterlaan
- Minimaal tijdverlies fietser op regionale route



Lammenschansweg als representatieve stadslaan

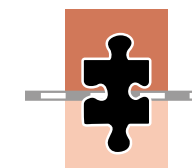
Ruggengraat van de wijk

- Verbindt de buurten eromheen
- Belangrijke oriëntatie in de wijk



Representatieve stadslaan

- Vergroten continuïteit over de lengte van de laan, waarbij het zuidelijk deel aansluit bij de inrichting van het noordelijk deel
- Symmetrische opbouw met opeenvolgende ruimtes: (A) behorend bij gebouw, (B) parallelweg, (C) hoofdrijbaan, (C) hoofdrijbaan, (B) parallelweg, (A) behorend bij gebouw
- Bomenrijen als mooie monumentale begeleiding van die ruimtes



Verbindend centrum

- Creëren van een herkenbaar middengebied dat het noordelijke en het zuidelijke deel met elkaar verbindt. Daarbij wordt onderzocht hoe de barrièrewerking van het treinspoor kan worden verminderd



Historie en Karakterbehoud

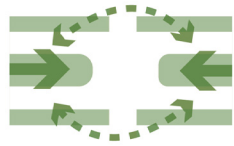
- Behoud historische kwaliteit noordelijk deel
- Behoud karakter zijwegen, zeker in beschermd stadsgezicht
- Vergroten plekwaarde Sint-Petrusplein
- Behoud zichtlijnen naar accenten



Fijn om aan te wonen

- Zachte overgang tussen openbaar en privé door middel van voldoende trottoirbreedte en een groene inrichting
- De inrichting reageert op de schaal en het type van de aangrenzende bebouwing

Lammenschansweg als groene spaak



Continue groenstructuren

- Bestaande groenstructuren versterken over de lengte van de weg
- Tenminste drie groene bermen over de lengte van de weg, behalve bij de spooronderdoorgang
- Bomenrijen zo veel mogelijk behouden en waar mogelijk versterken en aanvullen
- Compacte kruispunten zorgen voor een minimale onderbreking van groenstructuren



Boomrijk

- Bestaande bomen blijven zoveel mogelijk behouden
- Te kappen bomen worden gecompenseerd binnen het projectgebied, zo mogelijk verplant. In totaal blijft het aantal bomen tenminste gelijk aan de huidige situatie
- Bijzondere aandacht voor monumentale bomen



Biodiversiteit

- Bestaande waardevolle groenstructuren zoals struwelen en kruidenrijke bermen zoveel mogelijk behouden en versterken
- Beheer en aanleg van beplantingsstroken zorgen voor een versterking van de ecologische waarden;
- Nieuwe bomen hebben een zo hoog mogelijke ecologische waarde
- Zoveel mogelijk intact laten van ongeroerde schrale bodem in het zuidelijke deel



Klimaatadaptatie

- Hoeveelheid onverhard oppervlak wordt vergroot
- Er wordt groen toegevoegd in het zuidelijke deel
- Vervangen van parkeerplaatsen door groen voor zover de lokale parkeerdruk daar ruimte toe biedt

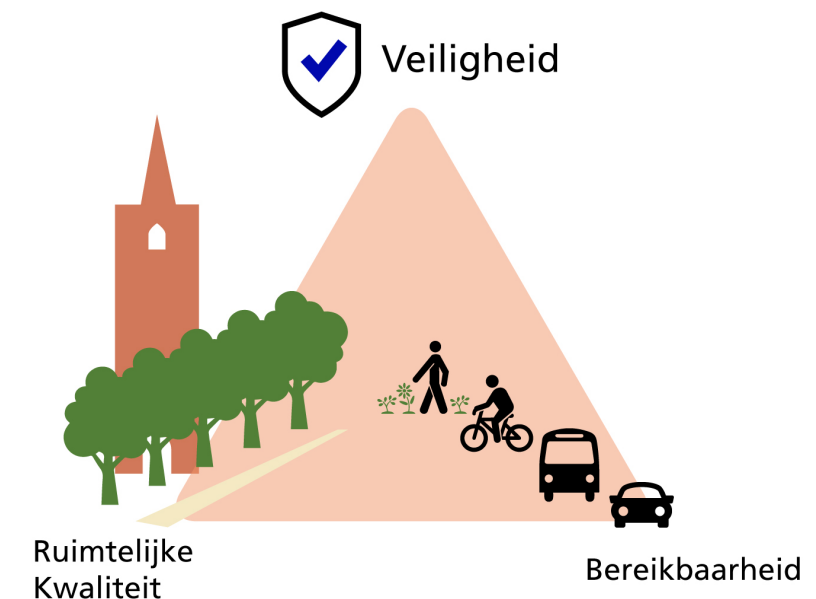
8. Ontwerpuitdagingen

Op basis van de geformuleerde uitgangspunten concludeert het projectteam dat er een aantal ontwerpuitdagingen zijn voor de aankomende fase. De ambities zijn hoog en uiteenlopend, waardoor het niet eenvoudig wordt om aan alle verschillende uitgangspunten te voldoen. Als het nodig blijkt om bepaalde uitgangspunten prioriteit te geven tijdens het ontwerpen, houden we de volgende prioritering aan:

1. Voor dit project geldt de verkeersveiligheid altijd als belangrijkste randvoorwaarde. De weg moet verkeersveilig worden ontworpen en de herinrichting mag ook elders in het netwerk niet leiden tot onveilige situaties.
2. De ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid zijn even belangrijk. Bij strijdigheid worden deze in het ontwerpproces nader afgewogen, waarbij rekening kan worden gehouden met de specifieke context. Bij de ruimtelijke

kwaliteit gaat het om continuïteit van structuren, het behoud van bomen en het respecteren van het beschermd stadsgezicht. Voor bereikbaarheid geldt een nadere prioritering volgens het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a service en tenslotte de Privéauto. Dit principe houdt in dat we bij het zoeken naar mobiliteitsoplossingen in een stedelijk gebied eerst beginnen met voetgangers, dan met fietsers, dan met OV, deelconcepten en tenslotte de auto.

Bereikbaarheid en ruimtelijke/landschappelijke kwaliteit staan dus op hetzelfde niveau. Als we op een bepaalde locatie geen oplossing kunnen vinden die aan beide uitgangspunten voldoet, is de uitdaging om te zorgen dat deze toch zo goed mogelijk in balans blijven. De grootste ontwerpuitdagingen die we nu zien voor het vervolg beschrijven we op de volgende pagina.



Belangrijkste waarden en prioritering om te hanteren bij de ontwerpogaven.



Huidige situatie, noordelijk deel: op hoofdrijbaan voegen bus- en autostrook vaak samen.



Situatie spoorviaduct bij de Alfastraat (2023). Geparkeerde en omgevallen fietsen in het spoortalud geven een rommelig beeld, net als de fietser over de stoep. Het hek, het bosje, de trafo en het vieze beton geven een gevoel van anonimiteit.

Ontwerpuitdaging: Ruimtegebruik kruispunten

Hoe zijn de kruisingen in te richten op een manier zodat de hoeveelheid verhard oppervlak zo klein mogelijk is en ook de impact op het karakter van de zijwegen, ventwegen en bestaande groenstructuren en bomen wordt geminimaliseerd?

Situatie: Het uitgangspunt nu is dat op de meeste kruispunten verkeerslichten nodig zullen zijn voor een veilige inrichting, waarbij het verkeer voldoende doorstroomt. In dat geval worden op de zijwegen van de kruisingen meerdere opstelstroken gemaakt, wat impact zal hebben op het karakter van de zijwegen en bestaand groen. Ook zal dit de bereikbaarheid van bepaalde ventwegen beïnvloeden en moeten daar mogelijk parkeerplaatsen komen te vervallen. We onderzoeken nog of door optimalisatie op bepaalde plekken toch een andere kruispuntvorm mogelijk is die minder impact heeft op omliggende structuren. Mocht dit niet zo zijn, dan is het de uitdagingen om de negatieve gevolgen van de inpassing van verkeerslichten zo veel mogelijk te beperken.

Ontwerpuitdaging: Doorstroming (H)OV

Hoe borgen we de doorstroming van het (H)OV?

Situatie: Op grote delen van de weg is in de huidige situatie een busbaan aanwezig waarover bussen kunnen inhalen in geval van filevorming. Om aan alle verschillende wensen voor de weg te kunnen voldoen, is een mogelijke consequentie dat het (H)OV na de herinrichting meerrijdt met autoverkeer en prioriteit krijgt bij de kruisingen met verkeerslichten. De uitdaging is om te borgen dat het (H)OV voldoende blijft doorstromen en de reistijd voor de busreiziger niet langer wordt. Hoe we dit kunnen realiseren, wordt in de ontwerpfase onderzocht.

Ontwerpuitdaging: Vormgeven centrale zone

Hoe zorgen we ervoor dat de centrale zone van Bètaplein tot Sitterlaan een aantrekkelijk, verbindend en functionerend geheel wordt?

Situatie: In het centrale deel van de Lammenschansweg komen bijzondere functies en vervoersstromen bij elkaar. Tegelijkertijd versmalt de Lammenschansweg zich precies op deze plek door het aanwezige spoorviaduct en is er maar een kleine afstand tussen deze smalle doorgang en het kruispunt met De Sitterlaan. Het is dé plek waar OV-reizigers het gebied binnenkomen en overgaan op een andere manier van verplaatsen. In de huidige situatie zijn de werelden van het station en het Bètaplein in de beleving gescheiden en de routes voor de voetganger tussen station, Bètaplein en bushaltes niet optimaal. De uitdaging is om een beleving te creëren van een samenhangend, prettig en stedelijk voetgangersgebied en tegelijkertijd alle logistiek te faciliteren met de positionering van bushaltes, overstapbewegingen, fietsparkeren, opstellvakken voor de kruising, maar ook de aansluiting op de Alfastraat en de Kastanjekade. Daarbij wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn om de doorgang door het aanwezige spoorviaduct te verbreden. Tenslotte moet in deze zone ook een goede aansluiting op de Ananas en het nieuwe Veilingterrein worden gerealiseerd, wat de situatie extra complex maakt.

Opdrachtgever: gemeente Leiden
Vervaardiger: gemeente Leiden

Datum: 13 mei 2025, 14:03