



Leiden

Verslag

Onderwerp Deelconclusies participatieparticipatieproces gebiedsvisie stationsgebied

Datum maandag 7 september 2020

Introductie

In de gebiedsagenda is helder omschreven hoe bijna iedereen uit Leiden en omgeving onvermijdelijk verbonden is aan het stationsgebied. Voor de verwezenlijking van een integrale, toekomstbestendige en gedragen gebiedsvisie is een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces dan ook essentieel. In mei 2020 zijn we dit veelzijdige proces gestart, op basis van de agendapunten uit de gebiedsagenda.

Tijdens **de informatiefase** hebben via verschillende middelen geïnformeerd over de inhoud van de gebiedsagenda. Ook was er ruimte om schriftelijk en mondeling feedback te geven op de compleetheid van deze agenda. Tijdens **de meedenkfase** zijn er drie weken voor en drie weken na de zomervakantie veel activiteiten georganiseerd om input op te halen. Honderden Leidenaren dachten op verschillende manieren mee over de toekomst van het stationsgebied.

In dit verslag vindt u de voorlopige conclusies uit het participatieproces, vertaald naar een advies van de stad aan Posad Maxwan, de opsteller van de gebiedsvisie. Deze adviezen dienen als basis voor **de reflectiefase**, waarin alle opgehaalde informatie samengevoegd wordt tot een opzet van een gebiedsvisie. Vanaf december kunt u daarop reageren.



Leiden

Gemeente Leiden

Postadres Postbus 9100
2300 PC LEIDEN

Contact www.leiden.nl/contact

Website www.leiden.nl/gemeente



Leiden

Inhoudsopgave

Gebiedsagenda

1. Advies op gebiedsagenda

Agendapunten

2. De **IDENTITEIT** als basis
3. Een goed **OV-KNOOPPUNT** voor nu en straks
4. Wonen en werken in een nieuw stuk **STAD**
5. Gewoon **DUURZAAM** doen
6. Een excellente **OPENBARE RUIMTE**
7. Een voedingsbodem voor **INNOVATIES**
8. Lang leve de **TIJDELIJKE SITUATIE**
9. **OVERIGE** thema's

Locaties

10. Morspoortterrein
11. Morssingelterrein
12. Connexion locatie

Proces

13. Participatie
14. Gebiedsvisie

Verantwoording & bronnenlijst



Leiden

Gebiedsagenda

1. Advies op gebiedsagenda

- 1.1. De gebiedsagenda is een goede weergave van de onderwerpen die besproken moeten worden in de gebiedsvisie. De gebiedsagenda zelf kent de onderwerpen al een basis-prioriteit toe, gebaseerd op de volgorde van opnemen. Grotendeels komt dat overeen met de prioriteit die de stad eraan geeft. Met name het belang van 'openbare ruimte' wordt hoger gewaardeerd, 'identiteit' en 'stad (programmering / voorzieningen)' (iets) lager.
- 1.2. Besteed in de gebiedsvisie veel aandacht aan de (kwaliteit van) de openbare ruimte, maak duidelijk hoe je de integrale afwegingen maakt en geef (sub)thema's leefbaarheid, groen, verkeersveiligheid, fietsen & fietsenstallingen en cultuur een plek.

NB: alle kansen, zorgen of dromen die in gesprekken over de gebiedsagenda zijn geuit, maar met name betrekking hebben op de nog op te stellen gebiedsvisie, zijn gebundeld onder de adviezen in de komende hoofdstukken.

Bronnen: 3a, 5a, 6a



Leiden

Agendapunten

Onderstaan volgen de adviezen per agendapunt van de Gebiedsagenda. De adviezen van het agendapunt 'Verbindingen' zijn verwerkt in de andere agendapunten vanuit praktisch oogpunt. Onder 'overig' staan de adviezen voor zaken die niet expliciet in de gebiedsagenda werden vermeld, zoals over het thema 'veiligheid'.

2. De **IDENTITEIT** als basis

De basis van onderstaande conclusies is het identiteitskompas (10a), een document dat het karakter van het toekomstige stationsgebied omschrijft en samen met de stad is gemaakt door middel van een fliitspeiling, oriënterende gesprekken en workshops. De daaruit voortgekomen belangrijkste verhaallijnen, merkwaarden en kernkwaliteiten vind u hieronder.

Verhaallijnen

- 2.1. **Het stationsgebied als groene plek.** Bijna iedereen vindt dat in het stationsgebied van de toekomst je moet kunnen wonen en werken op een gezonde, duurzame plek. Voorzie de gebouwen van **innovatief groen** in de gevels en op de daken. Aan de pleinen en op het station kunnen wellicht duurzame horeca-en retailconcepten komen waar gezondheid centraal staat. Op de **stationspleinen** willen mensen genieten van stedelijk groen: passend gevoel is lommerrijk, heerlijk flaneren. Vanuit hier het groen uitwaaiëren naar andere stadsdelen zodat de passant en Leidenaar worden uitgenodigd om ook andere stadsdelen te ontdekken. En in het stationsgebied van de toekomst wil men gebruik maken van innovatief en duurzaam vervoer.
- 2.2. **Het stationsgebied als plek van verbinding.** Deze plek zou volgens velen in de toekomst veel meer een plek van verbinding zijn. Verbinding van **mensen** door ontmoeting. Verbinding van **functies**: hier kun je wonen, werken, leven en reizen. Ook de drie unieke stadsdelen Binnenstad, Bio Science Park en het nieuwe stationsgebied zouden meer dan nu met elkaar verbonden moeten zijn. Het stationsgebied maakt de **stad tot een geheel**. Het stationsgebied verbindt Leiden ook met de regio, met Nederland en met de wereld. Het stationsgebied verbindt straks volgens velen ook **groot met klein**: woon-en kantoororens met internationale allure worden verbonden met gastvrije ontmoetingsplekken. Hierdoor voelt het stationsgebied vertrouwd en laagdrempelig, passend bij de compacte stad Leiden.
- 2.3. **Het stationsgebied als plek voor ontmoeting.** Het stationsgebied staat volgens velen in de toekomst veel meer dan nu voor ontmoeten en een gastvrij ontvangst. De sfeer zou warm, gezellig en **levendig** moeten zijn. Bijvoorbeeld door de verscheidenheid aan hoogwaardige voorzieningen en functies op de stationspleinen aan beide weerszijden van het station. Juist in het stationsgebied van de toekomst treedt de warme, gastvrije Leidenaar een ander open en hartelijk tegemoet. Het stationsgebied Leiden kan weer een natuurlijke plek worden om af te spreken, in gesprek met elkaar te gaan of kennis uit te wisselen. Een plek waar je elkaar ontmoet en waar je graag bent.

Belangrijkste merkwaarden

- 2.4. Het stationsgebied als **bruisend** gebied. Er heerst hier straks volgens velen hopelijk een hoogstedelijk en dynamisch leefmilieu waar altijd iets te doen is. Het is hier levendig, gezellig en er is veel bedrijvigheid.



Leiden

- 2.5. Het stationsgebied is **gastvrij**. Iedereen zou zich welkom moeten voelen door de open en vriendelijke houding van de Leidenaar, de comfortabele openbare ruimte die je verleidt om verder het gebied en de stad in te trekken, en de veelvoud aan voorzieningen. Het stationsgebied van de toekomst verwelkomt je.
- 2.6. Het stationsgebied voelt straks **groen**. Het liefst letterlijk, in de vorm van lommerrijke pleinen en innovatief groen in de bebouwing. Maar ook figuurlijk, in de zin van duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. In het stationsgebied denken en handelen we groen.
- 2.7. Het stationsgebied staat voor topkwaliteit. Alles wat hier wordt ontwikkeld en georganiseerd, zou toonaangevend en **hoogwaardig** moeten zijn: van de gebouwen, de inrichting van de openbare ruimte en het openbaar vervoer, tot de voorzieningen, het aanbod en de dienstverlening
- 2.8. Het stationsgebied van de toekomst is vooruitstrevend. In het stationsgebied denken en handelen we **innovatief**. Daar waar het kan en daar waar het moet. Zo maken we het stationsgebied toekomstbestendig.

Hoogst gewaardeerde kernkwaliteiten

- 2.9. Het station Leiden kent geen voor- en achterkant. Aan beide kanten van het station nodigt het **stationsplein** je uit om in het stationsgebied te verblijven én om de stad verder te ontdekken. De stationspleinen zouden het stationsgebied straks een unieke ontmoetingsplek moeten maken.
- 2.10. Stationsgebied Leiden biedt straks een compleet aanbod aan mobiliteit. Hoogwaardige vormen van mobiliteit die gestructureerd in elkaar overlopen vormen het centrum van het stationsgebied: een OV-knooppunt dat in verbinding staat met de regio, Nederland en de wereld, gericht op trein, bus, taxi, fietsers en voetgangers. **De mobiliteitshub** zorgt voor een natuurlijk komen en gaan van bezoekers en fungeert daarmee als plek van ontmoeten en plek van verbinding.
- 2.11. Stationsgebied Leiden ligt in een **compacte stad**. In deze 'walkable city' is een groot en gevarieerd aanbod op loopafstand bereikbaar vanaf het stationsgebied. Het stationsgebied verbindt straks deze compacte stad tot 1 geheel. De compacte stad zorgt ook voor een menselijke maat: zowel in de stad als in het stationsgebied voelt de bezoeker zich welkom, veilig en vindt hij makkelijk de weg.
- 2.12. **Blend aan functies**. In het stationsgebied is in de toekomst altijd wat te doen door de organische functiemening en het intensieve ruimtegebruik. In het stationsgebied is een diversiteit aan voorzieningen op het gebied van wonen, werken, vrije tijd en reizen. Deze lopen natuurlijk in elkaar over en maken het stationsgebied een bruisend verblijfsgebied.

Bronnen: 10a



Leiden

3. Een goed **OV-KNOOPPUNT** voor nu en straks

- 3.1. Onder de deelnemers van de workshop tijdens de Meedenkroute is breed begrip voor een omvangrijke en vooral integrale aanpak van Knooppunt Leiden Centraal tot '**hoogwaardige OV-Hub**'. Iedereen ziet de grote verbetering die gemaakt kan worden. Belangrijk voor meeste mensen is dat de functionaliteit van het knooppunt prioriteit is. Als dat goed geregeld is mag er zeker meer groen, meer kunst en vooral: 'Speelser en minder rechttoe, rechtaan'..
- 3.2. De **taxistandplaats** is voor veel mensen een doorn in het oog. Men ziet graag een mooiere invulling van de plek. Veel mensen vinden dat een **Kiss & Ride** voorzieningen belangrijk is om te behouden. De huidige situatie wordt als rommelig ervaren.
- 3.3. Unanimiteit dat **het busstation** anders moet. Meer comfort en minder dominant qua uitstraling en ruimtebeslag. Een enkeling oppert ondergrondse varianten of aan de LBSP-zijde. In onderling gesprek wordt de realiteit daarvan ter discussie gesteld. Een busstation met bijvoorbeeld een park en voorzieningen op het dak wordt als aantrekkelijk idee gezien. In ieder geval moet de connectie tussen het busdomein en het treindomein beter "Laten we voor een paraplu-loze overstap gaan".
- 3.4. Veel gebruikers van **het treinstation** ervaren de stationshal en de perrons als erg druk in de spits. Een heel veel genoemd advies is het realiseren van extra opgangen bij het LUMC en Schuttersveld om loopafstanden korter te maken en drukte te spreiden. Veel gehoord is ook de wens om de stationshal te verbreden en de OV-poortjes weg te halen of een aparte poortjes vrije doorloop te maken. De entrees verdienen een upgrade aan beide zijden. Meer groen en meer ruimte, maar ook betere wachtplekken.
- 3.5. Alom steun en begrip voor het verder uitbreiden en kwaliteitsverbetering van **fietsparkeren**. Vanuit een visie en niet meer losse, tijdelijke maatregelen. Daarbij goed kijken naar de herkomst en bestemming van fietsers om de juiste positie te bepalen. Een goed fietsparkeer-verwijssysteem kan bijdragen aan beter vindbaarheid van vrije plekken. Een deelnemer vindt de nieuwe rekken in de Lorentz stalling niet gebruiksvriendelijk. Ook uit enquête bleek toevoegen fietsenstallingen een van de belangrijkste en meest urgente onderwerpen!
- 3.6. **Deelmobiliteit** leeft niet breed tijdens de Meedenkroute. Sommigen gaven aan kansen te zien in elektrische steps. Een ander idee was het realiseren van een tapis roulant om de afstanden in het gebied te verkleinen. Hierdoor zou minder behoefte ontstaan voor deelmobiliteit. Deelmobiliteit wordt vooral als kansrijk gezien voor de verbetering van de verbinding met het LBSP. Ook in enquête deelmobiliteit niet prioriteit, meer OV-fietsen wordt genoemd.
- 3.7. Gebruikers en bewoners voelen zich door onduidelijke **routes** en onoverzichtelijke situaties onveilig in het gebied. Het devies is dan ook om de vervoersstromen en vervoersmiddelen waar mogelijk te scheiden, waarbij de nadruk moet komen te liggen op verbeterde loop- en fietsroutes. Daarbij dient goed rekening te worden gehouden met 'kwetsbare voetgangers'. Daarnaast wordt gepleit voor het veranderen van busroutes. Bussen die de regio aandoen, moeten niet meer door de binnenstad. Autoverkeer Rijnsburgerweg afwaarderden wordt meerdere keren genoemd.
- 3.8. De discussies over de **onderdoorgangen** waren kort en krachtig. De kwaliteit en capaciteit is ondermaats. Het station en het spoor worden als barrière ervaren. Er is meerdere malen geopperd om de poortjes in de stationshal te verplaatsen, de hal te verbreden en de andere tunnels ambitieus te verbeteren.



Leiden

NB: de basis voor bovenstaande conclusies is de workshop in de Meedenkroute (7) & de enquête Knooppunt Leiden Centraal (8) aangevuld met de in diverse werkvormen geuite Kansen, Zorgen, Dromen.

Bronnen: 2a, 3a, 5a, 6a, 7a, 8a



Leiden

4. Wonen en werken in een nieuw stuk **STAD**

- 4.1. In het stationsgebied is een kans om met **architectuur** 'een schoonheid te creëren die er nu nog niet is'. Waarbij oud en nieuw mooi aansluiten en we unieke plekken maken. Suggesties hiervoor zijn: luchtige en uitnodigende architectuur, met oog voor de menselijke maat, toepassing van kunst en ecologische architectuur met veel groen en 'zonder de lelijkheid van beton en glas' en 'schade aan levenskwaliteit' van huidige bewoners.
- 4.2. **Hoogbouw** (bouwen richting 70m of daarboven) is een punt waar veel mensen bezorgd over zijn. Ze vrezen het beeld van hoogbouw naast de kleinschalige binnenstad en het effect van hoogbouw op het wind en zonklimaat. Ook leeft de zorg dat hoogbouw een onprettigere openbare ruimte oplevert. De vrees voor hoogbouw gaat (zie volgende conclusie) wel gepaard met een wens voor meer programma in het gebied, waarbij het stationsgebied gezien wordt als geschikte plek voor wonen, werken, cultuur en voorzieningen in een compacte stad. Ook wordt hoogbouw soms aangehaald als kans, bijvoorbeeld voor het creëren van meer groen op het maaiveld.
- 4.3. Verder is er een roep om iets te doen aan de 'lelijke flats' in het gebied en de grote wand aan het Stationsplein te doorbreken. Om de stenigheid aan te pakken en te zorgen dat het toekomstige gebied mensen 'uit de gebouwen haalt'.
- 4.4. **Wonen** is een belangrijk onderdeel van een levendig stationsgebied, met (minstens) 30% sociale huur. Wonen moet gecombineerd worden met voorzieningen om het gebied te laten slagen.
- 4.5. Men vraagt zich af of we de geplande hoeveelheid **kantoren** nog nodig hebben nu corona ons (permanent?) dwingt meer thuis te werken. Daarnaast de suggestie om te sturen op nieuwvestiging en gezonde / educatieve functies daarbij voorrang te geven. Meer winkels en een supermarkt aan LBSP-zijde is een wens.
- 4.6. Het stationsgebied wordt als een logisch gebied gezien voor **ontmoeting & ontspanning**, met ruimte voor een bioscoop, terrassen, cultureel aanbod, horeca en aanbod voor jongeren en kinderen. Spanning wordt gesignaleerd tussen nachthoreca en evenementen enerzijds en wonen anderzijds, vanwege overlast. Een kunst glijbaan (a la Niki de Saint Phalle in Jeruzalem) of een skatepark zijn concrete wensen.
- 4.7. Overige opmerkingen gaan relatief vaak over de **spanning** tussen het openbaar vervoersknooppunt en de overige ambities: is het een woon / werk gebied waar ook een ov-hub is of is het primair een vervoersknooppunt waar je ook kunt wonen en werken?

NB: de basis voor bovenstaande conclusies zijn de in diverse werkvormen geuite Kansen, Zorgen, Dromen, aangevuld met specifieke opmerkingen tijdens de digitale workshops over de specifieke deelgebieden.

Bronnen: 2a, 7a, 9a



Leiden

5. Gewoon **DUURZAAM** doen

- 5.1. Opvallend is dat in de Meedenkroute bij bijna elke groep het thema **vitaliteit** de meeste punten krijgt. Maar waar voor de een vitaliteit draait om rust en gezondheid, associeert een ander vitaliteit met drukte en gezelligheid. Binnen het thema vitaliteit zijn dan ook verschillende maatregelen genoemd: van festivals organiseren, het tegengaan van eenzaamheid, tot het beperken van geluidsoverlast van het verkeer door middel van houtwallen. Opvallend was dat veel deelnemers een vitaal gebied echt als randvoorwaarde van de herontwikkeling noemen. In andere werkvormen, waarin vitaliteit niet actief 'aangeboden' is, speelt vitaliteit als overkoepelend thema geen rol. Definieer het thema 'Vitaliteit', gelinkt aan de kernwaarden en neem dit expliciet op als onderdeel van 'Duurzaamheid'.
- 5.2. Naast vitaliteit kreeg ook het thema **klimaatadaptatie** in veel rondes van de Meedenkroute een hoge score. Daarnaast zien we dat de overgrote meerderheid van alle KZD die gaan over duurzaamheid betrekking hebben op 'groen'. De deelnemers willen vooral groen in de stad: primair een groen maaiveld & bomen, maar ook groene daken, groene gevels en minder bestrating. Zowel om om te gaan met hitte-stress, met water ondergelopen straten te voorkomen en om een aantrekkelijk gebied te creëren. Er is behoefte aan natuur in de stad. Concrete aandachtspunten: vergroening aan beide zijden van het station, een koppeling met het Singelpark, de openbaarheid van het groen (ook op daken), tunnels meenemen in de vergroening en het stationsgebied als startpunt en groen voorbeeld voor de rest van de stad.
- 5.3. De thema's **circulariteit**, **energie** en **biodiversiteit** scoorden aanzienlijk lager tijdens de Meedenkroute en werden in andere werkvormen nauwelijks genoemd. Toch worden ook voor deze thema's innovatieve maatregelen genoemd, zoals: zonnepanelen in gevels (energie), Singelpark meer zichtbaar doortrekken richting het station (biodiversiteit), modulair bouwen (circulariteit) & beter faciliteren van afvalscheiding (circulariteit).
- 5.4. Een ander veel gehoord thema tijdens de Meedenkroute was mobiliteit. In een belangrijk openbaar vervoersknooppunt als het stationsgebied Leiden kan **mobilititeit** niet als thema ontbreken, zo stelde het merendeel van de deelnemers. Maatregelen die meerdere malen zijn genoemd om duurzame mobiliteit te stimuleren zijn het verminderen van het autogebruik en het beter faciliteren van fietsgebruik door bijvoorbeeld oversteekplaatsen. Maar ook het überhaupt beperken van de mobiliteit om te voorkomen dat het te druk wordt in het gebied.
- 5.5. **Stel eisen aan projectontwikkelaars en daag ze uit**. Denk aan ecologische architectuur, digitale gebouwspaspoorten, energie neutraliteit maar nog steeds betaalbaar voor de 'gewone' Leidenaar, hergebruik van bestaand elementen voor herkenbaarheid en ruimte voor ontmoeting (ook in de gebouwen).
- 5.6. Zorg dat door prioritering de **koppelkansen** tussen de deelthema's en de integraliteit niet uit het oog wordt verloren!

NB: de basis voor bovenstaande conclusies is de workshop in de Meedenkroute, aangevuld met de in diverse werkvormen geuite Kansen, Zorgen, Dromen.

Bronnen: 1a, 2a, 3a, 5a, 6a, 7a, 8a, 8b



Leiden

6. Een excellente **OPENBARE RUIMTE**

- 6.1. Zie het **stationsplein als een lobby voor de stad**, een waardige entree waar je je welkom voelt. De stad begint op het stationsplein, Leiden krijgt een groter en gezelliger centrum. De verbinding met het historische centrum is vloeiend, logisch en prettig. De Leidse sfeer is direct herkenbaar.
- 6.2. Het station / stationsgebied is de **verbinding van het Bio Science Park met de stad**. Dat moet een veel prettigere verbinding worden dan nu. Het idee wordt geopperd om de rijke historie van Leiden zichtbaar te maken op die routes, de koppeling naar de wetenschap, studenten en cultuur. Singelpark als referentieniveau voor de kwaliteit.
- 6.3. Geef het gebied door de inrichting van **de openbare ruimte een kwaliteitssprong**, zoals gebeurd is bij de Garenmarkt, het Singelpark of het fietspad naar Naturalis. Let daarbij op de toegankelijkheid voor mensen met een beperking! Hou het Leids en wordt geen 'willekeurige stad'. Groen, zitelementen, bomen, een verbinding met het Singelpark en deel van een wandelroute als suggesties.
- 6.4. Er bestaan **veel ideeën** voor het stationsgebied die te maken hebben met de openbare ruimte: denk aan een skatepark, een podium voor jonge kunstenaars of een honden losloop gebied. Ook worden genoemd: het direct kunnen krijgen van informatie voor bezoekers, betere profilering van de molens, etc. T.a.v. de invulling van de plinten zijn kleinschalige winkels / horeca te prefereren boven grootschalige winkels.

NB: de basis voor bovenstaande conclusies zijn de in diverse werkvormen geuite Kansen, Zorgen, Dromen aangevuld met specifieke opmerkingen uit de speeddates en digitale workshops.

Bronnen: 2a, 7a, 9a, 9b, 9c, 11a



7. Een voedingsbodem voor **INNOVATIES**

- 7.1. **Innovatie als middel vs. innovatie als doel.** Stakeholders vinden innovatie enorm belangrijk, maar vooral als middel om doelstellingen op andere agendapunten te realiseren, met name voor mobiliteit en duurzaamheid. Ruimte voor experimenten, pilots en innovaties, zoals geschetst in gebiedsagenda zouden volgens velen altijd dienend moeten zijn aan die thema's. De meningen over innovatie als einddoel, met positionering als innovatiedistrict, zoals in het CID (Den Haag) en als verlengde van het BSP, lopen erg uiteen.
- 7.2. Op sommige thema's (mobiliteit) speelt **data** al een grote rol in het stationsgebied of liggen er kansen (duurzaamheid). Voor andere thema's (stedenbouw, architectuur) staat **digitale technologie** nog in de kinderschoenen. Kan gefragmenteerd verder, maar meerwaarde data gedreven gebiedsontwikkeling ligt vooral in het integreren van datastromen. Een geanonimiseerd data-platform, zoals Brainport Helmond, is een denkrichting.
- 7.3. **Innovatie als uitnodiging voor het creëren van een netwerk.** NS, Universiteit Leiden, PLNT, BSP, TNO; de kansen op kruisbestuiving en ontmoeting in het gebied zijn enorm. Het actief delen van innovatieve kennis, informatie en ervaringen is een belangrijke stap in het toekomstbestendig maken van het gebied. Het opzetten en versterken van een netwerk rondom innovatie/duurzaamheid bijvoorbeeld in combinatie met De Duurzaamste Kilometer lijkt logisch.
- 7.4. **Innovatie in planvorming/ proces.** veel mogelijke innovatie zit volgens experts aan de proces kant. Hoe zetten we lerend vermogen op in de organisatie, hoe maken we deze gebiedsvisie toekomstbestendig? Voorbeelden die voorbij komen zijn: 'keuzes uitstellen tot laatste moment' en daardoor altijd laatste versie techniek garanderen en nu al kiezen voor toekomstige regelgeving' (bijv. nu al strengere normen o.g.v. duurzaamheid aannemen).
- 7.5. Zorg ervoor dat **innovatie wordt ingezet door de markt** (bijv. via doorvertaling naar kavelpaspoorten) en - waar nodig - benoemen van regelgeving die beperkend is om deze actief 'weg te managen' met vaststellen van de visie. Zo zou het huidige handboek (beheer) onvoldoende dynamisch zijn om innovatieve materialen toe te passen, maakt regelgeving over kabels en leidingen ondergronds ingrijpen lastig en zijn aanvullende eisen in aanbestedingstrajecten ingewikkeld.

NB: de basis voor bovenstaande conclusies is de 'one-pager Innovatie' samengesteld na diverse gesprekken en besloten sessies georganiseerd met verschillende intern deskundigen, extern experts en vergelijkbare casuïstiek.



8. Lang leve de **TIJDELIJKE SITUATIE**

- 8.1. Voor de **werkzaamheden** is het uitgangspunt dat ze voor zo min mogelijk overlast zorgen, ze veilig zijn en dat er goede communicatie plaatsvindt. Het gebied is ten allen tijden leefbaar en bereikbaar. Zorg dat in de gebiedsvisie afspraken worden opgenomen over de kwaliteit die we voor deze tijdelijke inrichting nastreven. Worden er ontwerpen gemaakt voor de tijdelijke situatie? Welke materialen gaan we gebruiken? Daarnaast wellicht uitspraken over beheersmaatregelen om het gebied leefbaar en bereikbaar te houden. En bijvoorbeeld BKP-onderdeel (Beeldkwaliteitsplan) 'tijdelijkheid' opnemen met beeld en materialen, plus supervisor toets om zo marktpartijen te dwingen om ook in de tijdelijke situatie goede zorg te dragen voor het gebied.
- 8.2. De gemeente moet goed kijken naar de **afbakening van het gebied**: het is een gemiste kans om direct bij de projectgrenzen te stoppen i.p.v. koppeling te maken met omliggende gebieden (bijvoorbeeld de Steenstraat en BSP).
- 8.3. De gemeente zal moeten kijken naar de **huidige wet- en regelgeving** en deze zo nodig aanpassen ten behoeve van de tijdelijke situatie (door opname in gebiedsvisie en dus raadsbesluit). Bijvoorbeeld voor uitzondering voor horeca in gebied en uitingen in de fysieke omgeving zoals borden. De horecavisie biedt daar ook mogelijkheden voor.
- 8.4. De gemeente speelt een actieve rol in het organiseren dan wel aanjagen van tijdelijke initiatieven, o.a. door actief en **creatief leegstand beheer**: waar liggen er kansen en fysieke ruimte voor tijdelijke initiatieven? Door het regelen van capaciteit en mandaat, bijvoorbeeld door het instellen van een loket voor initiatiefnemers en een eindverantwoordelijke binnen de gemeentelijke organisatie die procedurele hobbels weg kan nemen (oliemannetje). Het aanstellen van een projectteam tijdelijkheid (met stakeholder en stadspartners) wordt aangeraden. Doel: kennisdelen, samenwerking en placemaking.
- 8.5. Het moet duidelijk zijn wie er beslissen over **tijdelijke initiatieven** en aan welke voorwaarden deze initiatieven moeten voldoen. Een van de voorwaarden is bijv. dat het aansluit bij de toekomstige identiteit van het gebied. Of er moet bijv. een social return worden bewerkstelligd. Het toetsingskader (checklist) moet worden opgesteld met stakeholders/stadspartners en voor ieder initiatief toepasbaar zijn (naar voorbeeld Spoorzone Delft: Tussenstation). Daarnaast belangrijk **continue onbrand communicatie** over ontwikkelingen in stationsgebied: niet alleen programmering. Neem mensen mee in de stip aan de horizon (voorbeeld See u in 2030 – Utrecht) en zorg voor samenhang.
- 8.6. De inzet van **tijdelijke initiatieven** biedt de kans om het gebied op te bouwen in zijn belevenis. Het uitgangspunt moet zijn: ja, mits in plaats van nee, tenzij. Uiteindelijk moeten alle ideeën in de tijdelijke situatie aansluiten bij de ambities voor de ontwikkeling van het gebied. Gemeente schetst randvoorwaarden voor zichzelf (bijv. capaciteit, budget) en voor initiatiefnemers (toetsingskader, differentiatie initiatieven).

NB: de basis voor bovenstaande conclusies is de 'one-pager tijdelijkheid' samengesteld na diverse gesprekken en besloten sessies georganiseerd met verschillende intern deskundigen en extern experts.



Leiden

9. OVERIGE thema's

- 9.1. Als aanvullend thema op de Gebiedsagenda, is regelmatig ingebracht om **veiligheid & overlast** mee te nemen in de gebiedsvisie. Dat begint met het voldoen aan de basisvoorwaarden: schoon, heel en veilig. Met als belangrijkste aandachtspunten wegen en handhaven. Daarnaast is geluidsoverlast een aandachtspunt voor de huidige en nieuwe bewoners. Veiligheidsbeleving in de avonden kan worden verbeterd. Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt en opgenomen onder 'ov-knoop'.
- 9.2. Uit de opmerkingen over de doelgroepen blijkt dat breed gedragen wordt dat het **stationsgebied van de hele stad** is: een 'smeltkroes' voor Leiden. Waar je moet kunnen wonen met een kleine beurs (voldoende sociale woningbouw), waar iets te doen is voor jong en oud en er sociale cohesie is. En let op dat het gebied ook een grote regio functie heeft, vergeet die doelgroep niet!
- 9.3. Maak **heldere keuzes**, bouw daarbinnen **voldoende flexibiliteit** in en hanteer een **strakke planning**.

Bron: 2a, 7a, 9a, 9b, 9c



Locaties

10. Morspoortterrein

- 10.1. **Kansen voor de wijk.** Zet in op de menselijke maat bij de verdere planuitwerking. Er liggen groene kansen en zet in op een Co2 neutrale wijk. Betrek ook de buurtvereniging bij de verdere plannen en uitwerking.
- 10.2. **Samenhang.** Voor het Morspoortterrein wordt nadrukkelijk gevraagd om samenhang te maken in de hele wijk (tot aan het spoor). Om de wijk als 1 geheel te benaderen.
- 10.3. **Input aan het groen geven.** Bijv. door een groene aansluiting op het Singelpark te realiseren en meer groen in de wijk zelf. Eventueel door de aanleg van daktuinen op nieuw te realiseren hoogbouw. Er zijn veel zorgen over of gepland groen ook echt gerealiseerd gaat worden. Ontwikkel het parkje tot een ontmoetingsplek met eventueel een buurttuin, koffietentje of buurthuis. Zorg voor banken en schaduw. Behoud sportvoorzieningen en speeltuin. Zorg ook voor voldoende waterbuffer. Maak het groen door bv. geen hekken maar heggen toe te passen. Denk ook aan het onderhoud.
- 10.4. **Autoluw & Morspoort garage.** Het verdwijnen van de garage zorgt enerzijds voor angst over het parkeren van de eigen auto en anderzijds voor zorgen om overlast in de buurt door een toename van auto's. Een autoluwe wijk met enkel toegang voor de bewoners zou uitkomst kunnen bieden. Een mooie nieuwe ondergrondse garage met daarboven groen en plek voor gezamenlijke voorzieningen is de droom voor deze wijk. Hierbij kan gedacht worden aan een gebouw in eigentijdse architectuur met in de plint ruimte voor deze voorzieningen (bijvoorbeeld een supermarkt). Een andere droom is de tunnel Schipholweg verlengen naar de Plesmanlaan zodat doorgaande autoverkeer verdwijnt.
- 10.5. **Bouwhoogte is duidelijke onderzoeksopgave.** De meningen zijn divers. Van een zorg dat bestaande afspraken over bouwhoogtes (SP2012) worden losgelaten, tot een zorg dat er juist niet hoog genoeg gebouwd gaat worden. Hoogbouw wordt gezien als oplossing van de woningnood in het gebied en creëren van groen, maar anderzijds als probleem door de toename van het aantal mensen in de wijk. Deze toename zou ook tot meer fiets- en autoverkeer leiden, met een verslechtering van de daaraan verwante parkeerproblematiek, dat op dit moment al een heet hangijzer is binnen de wijk.
- 10.6. **Leefbaarheid.** Ook is de leefbaarheid binnen de wijk op andere vlakken een punt van zorg, met name als het gaat om hittestress en de donkere straten in de wijk. Ook is er zorg of er voldoende infrastructuur is en de bereikbaarheid voor auto, fiets en voetganger voldoende is.
- 10.7. **De bouwblokken en straten moeten opnieuw worden ingericht.** Hierbij is de referentie Nieuw Leiden een aantal keer gedaan (ook als negatief voorbeeld). Zorg dat het niet te donker is. Zorg voor ondergrondse voorzieningen voor fiets en auto. Bij het spoor en stationsplein kant mag het wel hoger. Bouw ook sociale woningen en voor doelgroepen als PhD's en postdocs.
- 10.8. **Geef de bunker een nieuwe functie.** Een herdenkingsmonument voor de tweede wereldoorlog is het meest genoemd. Ook een plek voor kleine kunstexpo, klimmuur, buurtontmoetingsplek, reparatiewerkplaats. Maar ook noemden een aantal mensen dat het wel weg mocht of dat er iets op gebouwd kon worden.



11. Morssingel terrein

- 11.1. **Groen behouden en uitbreiden** (tot openbaar park). Gebruik voor sociale functies buurt , geschikt voor kinderen én goed toegankelijk voor passanten. Graag volwassen bomen en er is behoefte aan horizontaal groen, op maaiveld. in algemene zin meer groen. Aansluiting op het Singelpark is gewenst. Bewoners geven aan direct betrokken te willen zijn bij het park door te zorgen voor bepaalde faciliteiten en inrichting, bijvoorbeeld voor kinderen, barbecues, moestuin, etc.
- 11.2. Een meer **open gebied** creëren (meer openmaken/houden). Grote publieke ruimte creëren, die zichtbaar, uitnodigend en goed toegankelijk is met straten als lanen, geveltuintjes en daktuinen. Aanvullende functies zijn verblijf, sport en spel. Verticaal groen en groen op daken ook goed, maar vooral horizontaal groen op maaiveld belangrijkste
- 11.3. Er zijn **zorgen over een fietspad** dwars door het Morssingel terrein heen. Nu het busstation blijft waar het nu al zit, zullen de fietsstromen eerder over de flanken van het gebied gaan. Het doorkruisen van het Morssingel terrein lijkt dan ook niet meer noodzakelijk.
- 11.4. Aandacht voor **sociale** cohesie van het gebied. Bij het ontwikkelen van woningen zijn de kleine straatjes een zorgpunt i.v.m. sociale cohesie en veiligheid.
- 11.5. Meer **voorzieningen** naast (aanwezige) winkels. in algemeen een wens naar aanvullende functies in de plint. Betere winkels, kleinschaliger, luxer en actief (sport en spel). Ook meer en betere kwaliteit horeca.
- 11.6. **Hoogbouw** wordt aangehaald als een oplossing voor de woningbouwopgave in deze wijk, waarbij er genoeg openbare ruimte over blijft voor met name groen, winkels/horeca en publieke voorzieningen (speelplaats, buurthuis, park)
- 11.7. Er is meer aandacht voor het **veranderende klimaat** en dat maakt aanpassing van het plan uit 2012 noodzakelijk, onder meer door meer aandacht te geven aan hittestress, waterhuishouding (en opslag) en meer horizontaal en verticaal groen om de stad te koelen. In stand houden en versterken van de lokale biodiversiteit is ook een belangrijk terugkerend thema.
- 11.8. Er bestaan zorgen over **de infrastructuur en bereikbaarheid** van de wijk, zowel voor voetgangers, fietsers als met de auto, maar ook over de toename van verkeersoverlast (geluid).



Leiden

12. Connexion locatie

- 12.1. Maak er een echt **duurzaam gebied** van en probeer aansluiting te zoeken bij de Duurzaamste Kilometer. Onder andere door waterberging en een geluidsbuffer te realiseren die problemen in het Houtkwartier mee op kan vangen. En maak plaats voor groen en spelen.
- 12.2. Bouw met 'een **goede aansluiting bij het Houtkwartier**'; houdt zichtlijnen in stad, hoe rekening met de karakteristieken van de omgeving en zonlicht. Er wordt gevraagd om sociale woningbouw, aangepaste woningen en particulier opdrachtgeverschap. Vaak komen bouwen van grondgebonden woningen in dezelfde stijl, in lijn met architectuur in de woonwijk, en een goede overgang van laagbouw in de wijk naar hoogbouw bij het station naar voren.
- 12.3. Er zijn zorgen (en onduidelijkheid) over de genoemde '**parkeernorm 0**'.
- 12.4. Ook zijn er zorgen over gevolgen voor de **verkeerssituatie /ontsluiting** op de Boerhaavelaan bij een toename van verkeer van en naar de Connexion locatie.
- 12.5. Nadrukkelijke wens naar **integraliteit**, samenhang in ruimere context, bestaande problemen oplossin i.p.v. versterken.
- 12.6. Concreet voorstel voor voetgangersroute naar NS-station, **extra opgangen**.

NB: de basis voor bovenstaande 'Locatie' conclusies zijn de digitale workshops, aangevuld met de in diverse werkvormen geuite Kansen, Zorgen, Dromen.

Bron: 2a, 9b



Leiden

Proces & organisatie

13. Conclusies participatie

- 13.1. Luister naar bewoners en wijkverenigingen, niet alleen naar projectontwikkelaars. Maar let op dat de tegenstanders het hardste roepen, dus betrek breed Leiden, bv via enquêtes. Geef **iedereen** een kans om mee te praten, niet alleen de brutalen en/of usual suspects.
- 13.2. Geef duidelijk aan **wat vastligt en wat openstaat voor participatie**, begin met het delen van relevante informatie, maak helder welke verplichtingen al aangegaan zijn. Geef duidelijk aan waar bewoners over mee kunnen beslissen.
- 13.3. Let op dat (ambtelijk) taalgebruik en online werkvormen een drempel opwerpen voor participatie. Vastlegging en terugkoppeling van gesprekken en werkvormen is cruciaal. Over het algemeen worden de brede enquêtes als positief ervaren.
- 13.4. Uit de evaluatieformulieren blijkt dat mensen in grote mate tevreden waren over de georganiseerde participatievormen. Met name de fysieke meedenkroute werd goed beoordeeld.
- 13.5. Tips die worden genoemd zijn het delen van meer specifieke informatie, meer samenwerking tussen ambtenaren onderling en tussen ambtenaren en stakeholders, na elke vorm van participatie duidelijke procesafspraken maken voor vervolg en meer tijd inplannen per workshop.

14. Conclusies gebiedsvisie

- 14.1. Of de te maken plannen in de gebiedsvisie haalbaar worden, is een veel gestelde vraag. Gegeven corona, budgettaire kaders, een snel veranderende wereld of 'te veel tegelijk'. Ook is de vraag of het wel mogelijk is het plan te realiseren binnen de waarden die bepaald worden, zit daar niet te veel spanning op?
- 14.2. Er wordt opgeroepen **integraal te denken**, vanuit een **heldere gemeentelijke visie op OV / mobiliteit**. Daarbinnen is het gesprek met de stad over het stationsgebied ook een kans om het gesprek aan te gaan op bredere thema's als klimaat, energie, etc. Het participatie traject biedt vooral ook de kans om de **planvorming te versterken**.

Bron: 2a, 3a, 7a



Leiden

Verantwoording & bronnenlijst

Hieronder vindt u een overzicht van alle activiteiten en werkvormen die tot nu toe zijn georganiseerd dan wel geproduceerd in het kader van het participatietraject van de gebiedsvisie stationsgebied. Onderaan iedere activiteit wordt verwezen naar de beschikbare rapportage. De analyse van deze rapportage vormt de basis voor bovenstaand advies van de stad aan Posad Maxwan.

Een aantal bronnen gaan verder dan pure rapportage. Het zijn op zichzelf staande producten waarin al deelconclusies voor het vervolg zijn opgenomen. Deze producten, voortkomend uit participatie, zijn al eerder apart ter kennisneming aan Posad Maxwan meegegeven.

Algemeen / basis:

1. Op 23 januari 2020 is de **gebiedsagenda 'stationsgebied Leiden'** vastgesteld door de gemeenteraad. De gebiedsagenda beschrijft acht agendapunten die samen de richting bepalen voor de toekomst van het gebied. Het vormt tevens de basis voor het gesprek over een gebiedsvisie voor het stationsgebied.
- Bron 1a: [Gebiedsagenda stationsgebied Leiden](#).
2. Alle **kansen, zorgen en dromen** die geuit zijn tijdens de verschillende participatieactiviteiten in de informatie- en meedenkfase, zijn thematisch geclusterd.
- Bron 2a: *Kansen Zorgen Dromen document: [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase informeren'.*

Informatiefase: (18 mei - 7 juni 2020)

3. **Enquête 'Feedback op gebiedsagenda'**. De gemeenteraad heeft de gebiedsagenda unaniem omarmt als startpunt voor het opstellen van de gebiedsvisie. Toch kon het zo zijn dat er onderwerpen ontbreken of aangevuld moesten worden. We nodigden betrokkenen uit om met een korte vragenlijst feedback te geven. De enquête werd meer dan 300x ingevuld.
Bron 3a: [Resultaten enquête feedback gebiedsagenda](#).
4. **Flitspeiling Identiteit**. Wat zijn de onderscheidende kenmerken, gevoelswaarden en iconische beelden van het huidige stationsgebied Leiden? En wat moet het stationsgebied van de toekomst uitstralen? Ongeveer 400 mensen gaven via een korte vragenlijst antwoord op deze vragen.
Bron 4a: [Resultaten flitspeiling Identiteit](#).
5. **Speeddates informatiefase**. Op 3 juni 2020 zijn in totaal vier deelnemers 'op date geweest' met wethouder Fleur Spijker. Zij gingen met haar in gesprek over de toekomst van het stationsgebied in het algemeen, de gebiedsagenda en het proces voor het opstellen van de gebiedsvisie.
- Bron 5a: *Verslag speeddates, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase informeren'.*
6. **Inloopsprekuren informatiefase**. Iedere week was het mogelijk om in te bellen voor vragen en opmerkingen in een videogesprek met projectmanager Jelle Deurman (gemeente Leiden) en projectleider participatie Wout van der Heijden (Kickstad).
- Bron 6a: *Verslag inloopsprekuren, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase informeren'.*

Meedenkfase (29 juni – 20 september 2020)

7. **Meedenkroute**. Op zaterdag 5 september organiseerde gemeente Leiden een verrassende en coronaveilige wandeling, de Meedenkroute. Meer dan 100 deelnemers gingen op zes



Leiden

verschillende plekken in het gebied in gesprek met ontwerpers en gemeente over onderwerpen zoals duurzaamheid, mobiliteit en de identiteit van het stationsgebied. Ook kregen deelnemers de gelegenheid om ideeën aan te dragen voor de toekomstige inrichting van het Morspoort- en Morssingelsterrein en de Connexxion-locatie.

- Bron 7a: *Verslag Meedenkroute, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.*

- Bron 7b: *Rauwe data Meedenkroute (moodboards, vragenlijsten, kansen, zorgen & dromen etc.), [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.*

8. **Enquête Knooppunt Leiden Centraal.** Om meer te weten te komen over hoe bewoners van Leiden en reizigers de voorzieningen op en rondom Knooppunt Leiden Centraal ervaren is van 6 tot 31 juli 2020 een enquête uitgevoerd. Zo'n 220 personen hebben de enquête ingevuld.
- Bron 8a: *Samenvatting enquête knooppunt Leiden Centraal, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.*
9. **Digitale workshops.** Tijdens de meedenkfase zijn er een aantal digitale workshops georganiseerd waarin is nagedacht over de invulling van specifieke deellocaties in het gebied.
- Bron 9a: *Verslag workshop Morsportterrein.*
- Bron 9b: *Verslagen Connexxion-locatie.*
- Bron 9c: *Digitale workshop Morssingelsterrein.*
10. **Identiteitskompas.** Het identiteitskompas beschrijft het karakter van het stationsgebied Leiden: Wat voor plek was het stationsgebied vroeger? Wat kenmerkt het stationsgebied nu? En wat voor plek wordt het stationsgebied in de toekomst? Het concept identiteitskompas is samen met de stad gemaakt. Eind mei hebben bijna 400 bewoners van Leiden een flitspeiling ingevuld (bron 4a). Daarnaast zijn met stakeholders en belanghebbenden uit het stationsgebied oriënterende gesprekken gevoerd en twee workshops gedaan.
- Bron 10a: *Concept identiteitskompas, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.*
11. **Speeddates meedenkfase.** Op 15 juli en 11 september zijn in totaal vier deelnemers 'op date geweest' met wethouder Fleur Spijker. Zij gingen met haar in gesprek over de toekomst van het stationsgebied in het algemeen, de gebiedsagenda en het proces voor het opstellen van de gebiedsvisie. In de bijlagen onderaan de pagina vindt u het verslag van de gesprekken.
- Bron 11a: *Verslag speeddates meedenkfase, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.*
12. **Inloopsprekuren meedenkfase.** Iedere week was het mogelijk om in te bellen voor vragen en opmerkingen in een videogesprek met projectmanager Jelle Deurman (gemeente Leiden) en projectleider participatie Wout van der Heijden (Kickstad).
- Bron 12a: *Verslag inloopsprekuren meedenkfase, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.*
13. Diverse gesprekken en sessies georganiseerd met intern deskundigen en extern experts m.b.t. het thema **innovatie**.
Bron 13a: One-pager innovatie, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
14. Diverse gesprekken en sessies georganiseerd met intern deskundigen en extern experts m.b.t. het thema **tijdelijkheid**
Bron 14a: One-pager tijdelijkheid, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
15. **Kennistafel.** Aan de doorlopende kennistafels besteden we speciale aandacht aan kennisdeling, achtergrondinformatie, technische aspecten, verhoudingen tussen betrokken partijen en ontwikkeltrajecten. In de meedenkfase zijn we dieper ingegaan op de



Leiden

deelonderwerpen mobiliteit & duurzaamheid.

Bron 15a: Presentatie mobiliteit, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.

Bron 15b: Presentatie duurzaamheid, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.