Leiden

Gebiedsvisie Stationsgebied

Februari 2021

CONCEPT

Inhoudsopgave

1 VOORWOORD 7

2 INLEIDING 8

Een nieuwe gebiedsvisie 9
Het stationsgebied toen en nu 10

3 VISIE OP HET STATIONSGEBIED VAN DE TOEKOMST 12

Gemeenschappelijke visie 13
3.1 Kwaliteiten, knelpunten, kansen en uitdagingen 13
3.2 Drie verhaallijnen 16

Visie op plek van verbinding
Visie op plek van ontmoeting
Visie op plek van vergroening en verduurzaming

3.3 Gebiedswaarden en gebiedskwaliteiten 21

4 STEDENBOUWKUNDIGE BOUWSTENEN 24

4.1 Het stationsgebied: verantwoord ruimtegebruik, levendige stadsentree 25
4.2 Een duurzaam stationsgebied 25
4.3 Wonen en werken in het stationsgebied 26
4.4 Verenigen van oud en nieuw 26
4.5 De vergroening van het stationsgebied 27
4.6 Een efficiënte, aantrekkelijke mobiliteitsknoop 28
4.7 Een bereikbaar stationsgebied: fietsers en voetgangers met stip op nummer 1! 28
4.8 Kwaliteit passend bij de entree van de stad 29

CONCEPT

5 PLEK VAN VERBINDING 32

5.1 Mobiliteit, gebouwen in het stationsgebied en molenbiotoop 33

Mobiliteit voor een bereikbaar, levendig en gezond stationsgebied
Voetganger en fiets op 1
Fietsroutes en stallingen
Openbaar vervoer: Knooppunt Leiden Centraal en bussen
MaaS, taxi en Kiss & Ride
Privé automobiliteit en logistiek

5.2 De gebouwen in het stationsgebied 47

5.3 Molenbiotoop 57

6 PLEK VAN ONTMOETING 62

6.1 Een levendige, groene openbare ruimte 63

Een groen raamwerk van 'grote straten'
Rust en ontmoeting: buurtparkjes en buurtpleinen
De stationspleinen: de groene, levendige entrees van de stad
De Leidse straatjes
Daken en gevels: innovatieve vergroening

6.2 Programma 69

Wonen
Kantoren
Kantoren post-corona
Overige functies

6.3 Spelregels, verdeling en positie programma 72

Morssingelblok
Connexxionlocatie
Morspoortterrein
Buslocatie
Trafolocatie
Taxipalet

CONCEPT

7 PLEK VAN VERGROENING EN VERDUURZAMING 76

7.1 Mobiliteit 77
7.2 Vergroening 80

Gecombineerde groenvoorzieningen
Groen in ieder seizoen
Biotopen
Kruidenbuiltje
Wat van ver komt…
Compleet ecosysteem
Abiotische factoren

7.3 Klimaat adaptatie 81
7.4 Duurzame energie 82
7.5 Circulaire economie 82
7.6 Vitaal en gezond 83

8 DEELGEBIEDEN EN KAVELONTWIKKELING 86

8.1 Morspoortterrein 87
8.2 Morssingelblok 93
8.3 Connexxionlocatie 97
8.4 Buslocatie 101
8.5 Trafolocatie 107
8.6 Taxipalet 109

Optie Stationspark
Optie innovatief fietsgebouw

CONCEPT

9 ONTWIKKELSTRATEGIE 116

9.1 Drie bouwprojecten voorafgaand aan de gebiedsvisie 117

'De Geus'
'Octagon'
'Lorentz' fase 1 en 2

9.2 Ontwikkelingen in de omgeving 118

Innovation district Leiden Bio Science Park (BLSP)
De Mors
Spoorzone
Centrumroute
Infraproject Leidse Ring Noord

9.3 Ontwikkeling Knooppunt Leiden Centraal en de deelgebieden 120

9.4 Tijdelijke situatie: van oud naar nieuw 121

9.5 Uitvoerbaarheid 121

Maakbaarheid
Economische haalbaarheid
Ruimtelijke procedures

9.5 Participatie en draagvlak 122

CONCEPT

CONCEPT

VOORWOORD

Leiden, februari 2021 - Als ik denk aan het stationsgebied van de toekomst, denk ik aan een hoogwaardige stadswijk, met een diversiteit aan functies. Een bruisend gebied dat de Leidenaren trots maakt, omdat het een belangrijke waarde toevoegt aan onze stad. Een plek van verbinding, ontmoeting en vergroening.

Onze stad is ongekend populair en vervult een steeds prominentere rol, regionaal en nationaal. Station Leiden Centraal heeft zich ontwikkeld tot het zesde station van Nederland: Knooppunt Leiden Centraal. Het is hét knooppunt dat Leiden verbindt met de regio, de rest van het land en de wereld.

Steeds meer mensen willen in Leiden wonen en werken. Veel young professionals hebben een baan bij bedrijven in het Leiden Bio Science Park. Dat zal in de toekomst alleen maar meer worden, vanwege de uitbreiding van deze Leidse economische topsector. Dat betekent automatisch meer bedrijvigheid en behoefte aan beweeglijkheid. De inrichting van het gebied moet daarom met de tijd mee.

Er gaat de komende jaren veel gebeuren in het stationsgebied. Dit biedt kansen om het stationsgebied, als schakel tussen twee sterk van elkaar verschillende Leidse stadsdelen, de historische binnenstad en het Leiden Bio Science Park, aan elkaar te verbinden.

Er moeten extra woningen gebouwd worden met nieuwe voorzieningen die bijdragen aan energie¬transitie. Het gebruik van trein en fiets groeit sterk, terwijl het centrum meer en meer autoluw wordt. Dat vraagt om investeringen in mobiliteit. De stad moet zich de komende jaren ook voorbereiden op klimaatsverandering, door een verbeterde infrastructuur voor warmte, riolering en de herinrichting van de openbare ruimte.

Voor deze veelheid aan opgaven hebben we een gebiedsvisie gemaakt. Een visie die aangeeft welke plannen de gemeente heeft met een gebied. Met welke gebiedsopgaven hebben we te maken en hoe laten we die zo goed mogelijk op elkaar aansluiten? Hoe zorgen we ervoor dat wat er in het gebied gebeurt, passend is en elkaar versterkt?

In deze gebiedsvisie worden al deze ontwikkelingen en opgaven van het Leidse stationsgebied in samenhang bekeken, gewogen en beoordeeld, zodat kansen en vraagstukken met betrekking tot duurzame verstedelijking toekomstbestendig opgepakt kunnen worden. Het is een vervolg op de gebiedsagenda die in 2019 aan de gemeenteraad is aangeboden en werd vastgesteld. De visie vervangt het stedenbouwkundige plan uit 2012 op basis waarvan de eerste ontwikkelingen in het gebied in gang zijn gezet.

Onder het motto ‘Samen maken we het stationsgebied’ is deze gebiedsvisie tot stand gekomen. Een samenwerking van bewoners, onderne¬mers, belangrijke gebiedspartners en de gemeente. Ik wil iedereen die een bijdrage heeft geleverd hartelijk danken. Uw bijdrage is heel waardevol. Ik hoop dat we ook na vaststelling van deze gebiedsvisie opnieuw op uw bijdrage mogen rekenen, zodat we samen van het stationsgebied van de toekomst een succes maken.

CONCEPT

Fleur Spijker
Wethouder Duurzame Stedelijke Ontwikkeling

2 INLEIDING

"Het belangrijkste vind ik dat het stationsgebied groen en verzorgd oogt. Het blijft nu armoedig en kil overkomen."

Een nieuwe gebiedsvisie

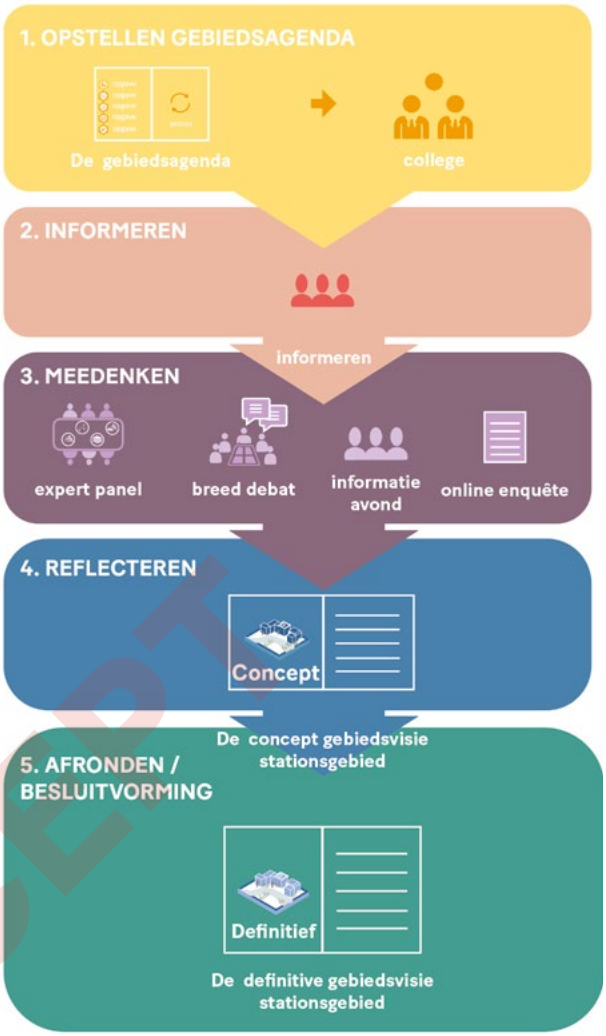
Deze gebiedsvisie gaat over de gebiedsontwikkeling en de toekomst van het Leidse stationsgebied: hoe maken we van de drukste plek van Leiden een hoogwaardig openbaar vervoer (OV) knooppunt in een aantrekkelijk stationsgebied?

In 2012 is het Stedenbouwkundige Plan 2012 vastgesteld voor de herontwikkeling van het stationsgebied. Sinds die tijd heeft de wereld niet stilgestaan. Diverse bouwontwikkelingen zijn gestart en ook al afgerond. En er zijn in de tussentijd ook nieuwe besluiten genomen. Zo is de locatie van het nieuw te ontwikkelen busstation gewijzigd en is in 2018 het stationsgebied onderdeel geworden van de Duurzaamste Kilometer van Nederland: een ambitieus, innovatief initiatief van Leidse inwoners, bedrijven, organisaties, gemeente, waterschap en provincie. En knooppunt Leiden Centraal staat inmiddels goed bij het Rijk op de agenda om een MIRT verkenning te starten. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, een initiatief van de Nederlandse overheid. Hierin worden op landelijk niveau de knelpunten en oplossingen op het gebied van transport, logistiek en infrastructuur behandeld voor een veilig, goed bereikbaar en duurzaam Nederland. De gebiedsvisie vervangt het Stedenbouwkundige Plan 2012 op basis waarvan de eerste ontwikkelingen in het gebied in gang zijn gezet.

In deze concept gebiedsvisie wordt de verdere ontwikkeling van het stationsgebied omschreven. De gebiedsvisie is tot stand gekomen na diverse inspraakrondes en veelvuldig overleg met inwoners van Leiden, bezoekers en samenwerkingspartners. Vanuit deze visie kan de gemeente verder met de uitwerking van de verschillende deelprojecten met marktpartijen, woningcorporaties en andere stakeholders. Dit vraagt om voorzetting van het reeds doorlopen participatieproces, die uit vijf fases bestaat.

Tijdens de eerste fase in het participatieproces (2019) is de **Gebiedsagenda stationsgebied Leiden** opgesteld, waarin op basis van acht agendapunten de vertrek- en gesprekspunten zijn opgenomen voor een integrale aanpak van de nieuwe inrichting van het stationsgebied ter vervanging van het stedenbouwkundige plan uit 2012:

1. De IDENTEIT als basis
2. Een goed OV-KNOOPPUNT voor nu en straks



3. Wonen en werken in een nieuw stuk STAD
4. Gewoon DUURZAAM doen
5. Een excellente OPENBARE RUIMTE
6. Het gebied is zo sterk als haar VERBINDINGEN
7. Een voedingsbodem voor INNOVATIES
8. Lang leve de TIJDELIJKE SITUATIE

Tijdens de **informatiefase** die daarop volgde (mei/juni 2020) is breed gecommuniceerd en geïnformeerd over de inhoud van de gebiedsagenda. Ook is getoetst of de gebiedsagenda de belangrijkste uitgangspunten en daarmee gesprekspunten betrof voor de verdere participatie. Tijdens de **meedenkfase** (zomer 2020) is input verzameld bij honderden Leidenaren en stakeholders voor de inrichting van de gebiedsvisie. Al deze informatie is nu samengevat in deze concept gebiedsvisie. Een advies van de stad aan de stad, dat dient als basis voor de **reflectiefase** die hierop volgt. De geschetste scenario's per deelgebied en de gemaakte keuzes voor de toekomst van het stationsgebied worden in het eerste kwartaal van 2021 opnieuw besproken met de brede achterban, voor verdere aanscherping.

CONCEPT

Aan het einde van het kwartaal volgt de laatste stap: **vaststelling van de gebiedsvisie** door het college en de gemeenteraad.

De concept gebiedsvisie die nu voor u ligt, legt de basis voor de ontwikkeling van het stationsgebied, die in totaal nog 10 tot 15 jaar in beslag zal gaan nemen. Het stationsgebied van de toekomst wordt een compleet mobiliteitsknooppunt waar de wereld aan je voeten ligt én waar je wordt uitgenodigd Leiden te ontdekken vanwege de aantrekkelijke stadsentrees. Een groeiende stad waar geschiedenis en toekomst hand in hand gaan. Met een historische binnenstad, een universiteit, veel kunst en cultuur en het moderne Innovation District Leiden Bio Science Park (LBSP), de grootste Life Sciences & Health campus van Nederland.

Het stationsgebied wordt een bruisende en hoogwaardige verblijfplaats waar verbinding, ontmoeting en vergroening & verduurzaming centraal staan. Deze drie thema's zijn het kompas voor de herinrichting en verdere ontwikkeling van het stationsgebied. Ze vormen het cement van deze gebiedsvisie. Voordat we u meenemen in deze verhalen kijken we kort terug op de geschiedenis van het stationsgebied en de huidige situatie.

Het stationsgebied toen en nu

Het eerste station Leiden werd in 1843 officieel geopend, gebouwd op duinwallen op grondgebied van de gemeente Oegstgeest. Het station en de omgeving waren direct een plek van 'ontmoeten', met de sfeer van een plantsoen. Het groen waaierde uit van de lommerrijke, statige Rijnsburgerweg naar de Rijnsburgersingel, de Morssingel en de Stationsweg. Het was een fijne plek waar de Leidenaren met elkaar afspraken bij Koffiehuis Zomerzorg voor een goed gesprek en een heerlijk kopje koffie.

Het station is in de loop der jaren veranderd, meegegroeid met de tijd.

Leiden is van oudsher een plek van passanten. Mensen zijn altijd gastvrij ontvangen. Gevluchte lakenmakers, Pilgrim Fathers, arbeiders, wetenschappers, studenten en Nobelprijswinnaars, iedereen vond en vindt zijn weg in Leiden. Al in de 17e eeuw trok de universiteit studenten aan uit heel Noord-Europa. Nu zijn dat studenten van over de hele wereld. De bloei van de Lakenindustrie en de invloed van al deze mensen lieten hun sporen na in de stad. Tot op de dag van vandaag draagt deze rijke historie bij aan voortgaande groei van Leiden.

CONCEPT

Caption text

Het is het belangrijkste verkeerscentrum van de stad geworden, met de kernfunctie mobiliteit. Leiden is ongekend populair. Het station vervult in veel opzichten een steeds prominentere rol, regionaal en nationaal, als OV-knooppunt, maar ook als woon- en werkplaats. De vraag naar woon- en werkplekken is en blijft hoog. De komst van meer mensen naar de stad betekent automatisch meer drukte en bedrijvigheid. Het gebruik van trein en fiets groeit sterk, terwijl de auto meer en meer uit het centrum wordt geweerd.

Station Leiden Centraal wordt Knooppunt Leiden Centraal: hét OV-knooppunt in een sterk verstedelijkte regio met zo'n 400.000 inwoners. Het Leidse station heeft zich ontwikkeld tot het zesde station van Nederland. Het verbindt Leiden met alle gemeenten in de regio, de rest van het land en de wereld, door de snelle verbinding met Schiphol en vice versa. Het is een functioneel station, met een rommelige en versteende omgeving waar de verkeersveiligheid in het geding is. Een onpersoonlijke plek met een haastige sfeer, die niet uitnodigt om er langer te blijven. Het station en de spoorlijnen vormen een gevoelsmatige barrière tussen twee bijzondere stadsdelen: de historische binnenstad en het innovatieve, internationale Leiden Bio Science Park (LBSP). Alle reden om het stationsgebied grondig aan te gaan pakken.

CONCEPT

Caption text

3 VISIE OP HET STATIONSGEBIED VAN DE TOEKOMST

Gemeenschappelijke visie

De herzieningsplannen van het stationsgebied staan niet op zichzelf. Er zijn veel lopende gebiedsontwikkelingsprojecten in Leiden aan de gang of worden voorbereid. Al deze initiatieven trekken de stad Leiden naar een hoger plan en staan in relatie tot elkaar. In de 'Omgevingsvisie Leiden 2040' wordt de samenhang hiervan besproken en nader toegelicht. Het geeft een gemeenschappelijke visie en richting aan de groei en ontwikkeling van Leiden, zodat het geen ratjetoe wordt.

Het Leidse stationsgebied is een bruisende en hoogwaardige verblijfsplek waar ontmoeting en verbinding centraal staan, midden in de compacte stad Leiden. Een prachtige stadsentree met veel groen; een geliefde plek waar je graag bent en blijft hangen omdat het er prettig aanvoelt. Een gebied dat de Leidenaren trots maakt, vanwege de toegevoegde waarde aan hun stad. De dagelijks meer dan honderdduizend reizigers en bezoekers voelen zich welkom omdat er veel te zien en te beleven valt. Velen zullen stationsgebied Leiden gaan zien als de ontdekking van Leiden.

In het stationsgebied van de toekomst komt heel veel samen. Het is de belangrijkste binnenstedelijke locatie om te ontwikkelen van de regio Holland Rijnland en het station Leiden Centraal vormt het hart van het stedelijke en regionale openbaar vervoer netwerk. In alle voorstellen en ontwikkelingsplannen wordt toegewerkt naar een levendig en kwalitatief hoogwaardig en duurzaam stadsdeel. Dat komt terug in de grote diversiteit aan functies van het gebied, te weten wonen, werken, reizen, detailhandel, horeca, recreatie en maatschappelijke voorzieningen.

3.1 Kwaliteiten, knelpunten, kansen en uitdagingen

Om alles goed op elkaar af te stemmen en een gedegen plan te realiseren heeft de gemeente veel informatie verzameld. Verder is in samenwerking met deskundigen, waaronder het stedenbouwkundigbureau PosadMaxwan, het gebied kritisch geanalyseerd.

De belangrijkste conclusies van al deze inspanningen zijn samengevat in onderstaande opsomming van kwaliteiten, knelpunten kansen en uitdagingen. Het zijn belangrijkste uitgangspunten geweest bij de totstandkoming van deze gebiedsvisie.

Kwaliteiten:

- De primaire functie van het stationsgebied is en blijft een mobiliteitsknooppunt.
- Het station Leiden is het kloppend hart van het regionale mobiliteitssysteem 'Hart van Holland'.
- Meer dan 100.000 mensen reizen dagelijks via het station de stad in en uit.
- Nergens in Nederland liggen een historisch stadscentrum en een innovatief centrum als het LBSP, zo dicht op elkaar.
- Het station Leiden kent geen voor- en achterkant en is centraal in het gebied gelegen.

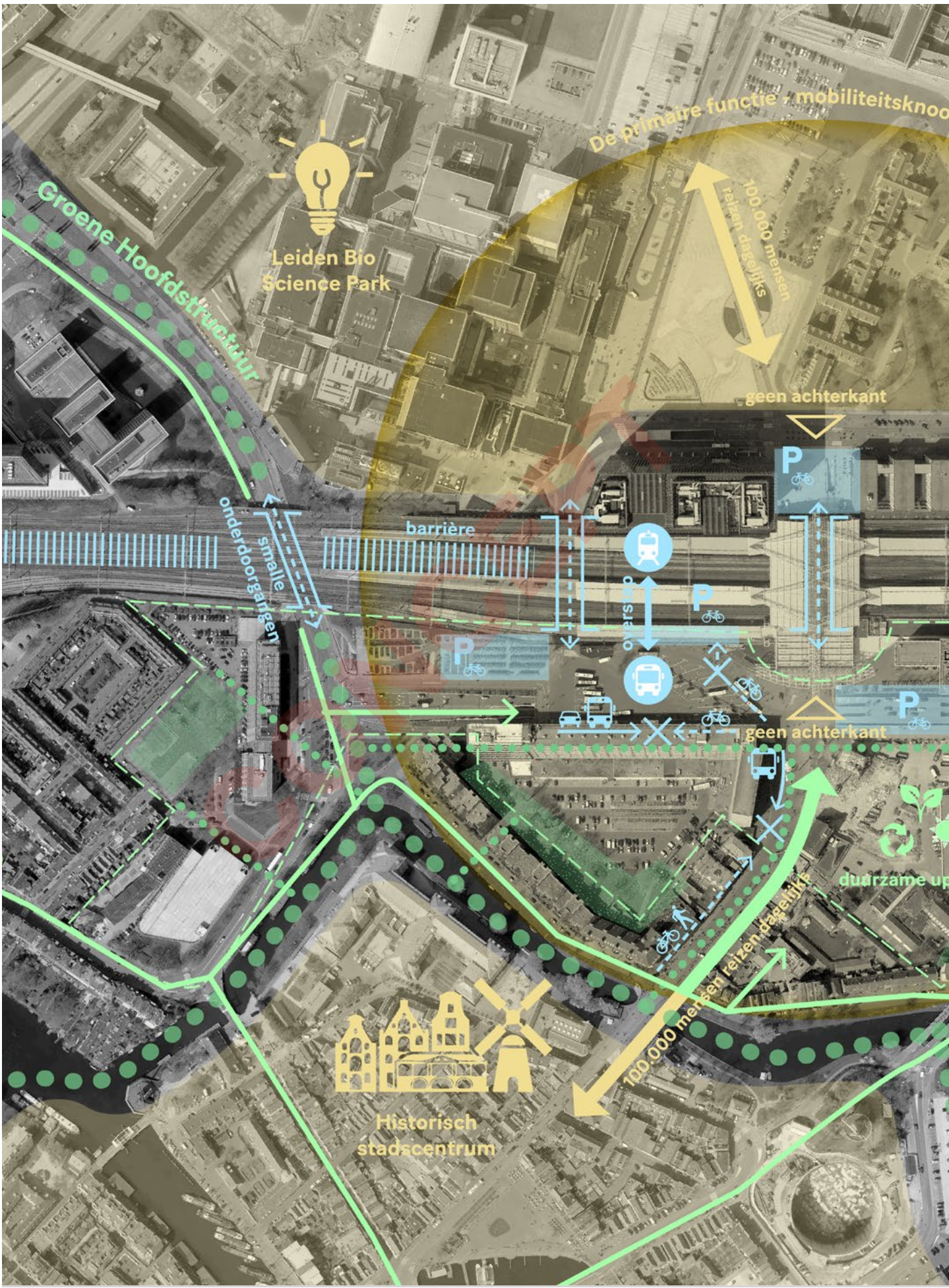
Knelpunten:

- De verkeerssituaties rondom het station zijn vaak onveilig.
- De verschillende verkeersstromen in het huidige stationsgebied zijn niet logisch met elkaar verbonden. Voetgangers, fietsers, bussen en auto's zitten elkaar in de weg.
- De overstapfunctie van trein naar bus en omgekeerd is niet goed geregeld.
- Diverse openbare ruimtes rondom het station zijn onaantrekkelijk en onoverzichtelijk.
- En er zijn te weinig stallingsplaatsen voor fietsers.
- Het spoor vormt een fysieke en mentale barrière tussen twee bijzondere stadsgebieden. Het splitst de historische binnenstad van het innovatie district LBSP. De toegangspoortjes in het station en smalle onderdoorgangen dragen hier sterk aan bij.
- De capaciteit van de stationshal is te laag, het reiscomfort is onvoldoende.

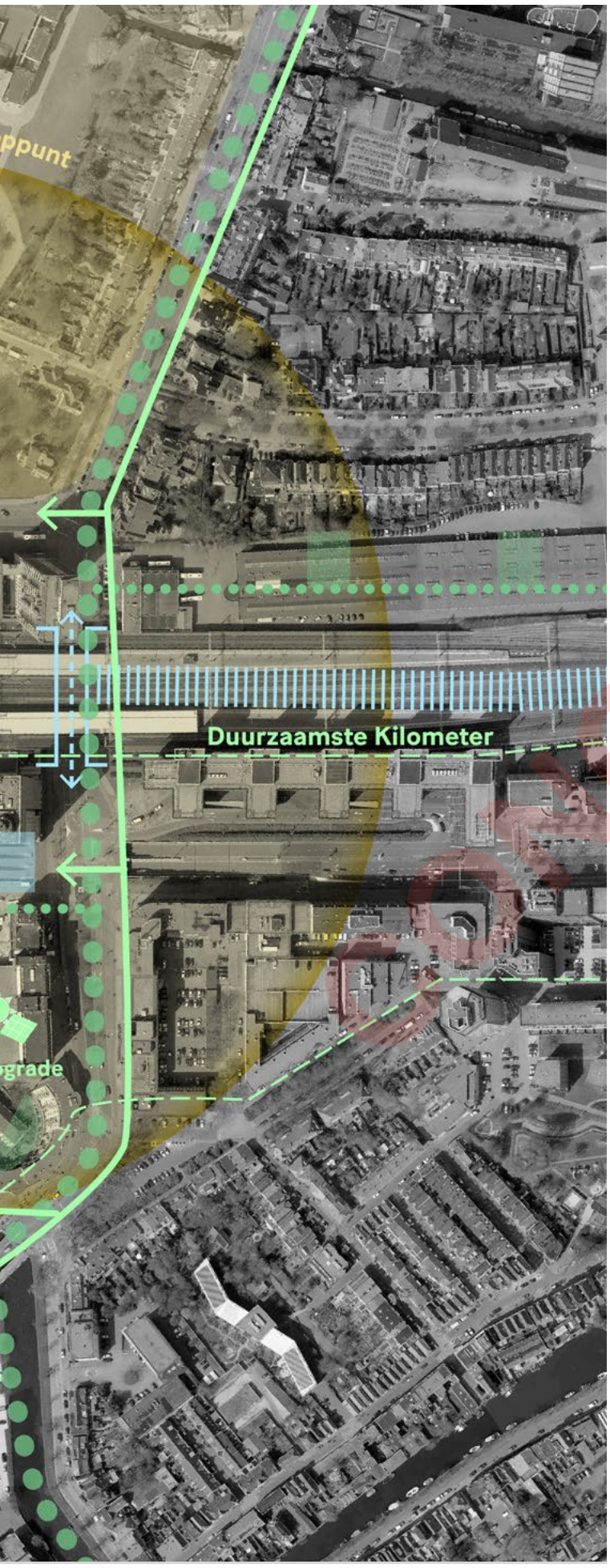
Kansen en uitdagingen:

- Het stationsgebied moet een aantrekkelijke, gastvrije entree van de stad worden. Het visitekaartje van de stad.
- In de nieuwe situatie moet het stationsgebied een plek worden waar het fijn is om te verblijven; een plek van verbinding, ontmoeting en vergroening.
- In het dicht verstedelijkte stationsgebied moeten de verschillende functies zoveel mogelijk tot hun recht moeten komen. Dat betekent dat er slim en zorgvuldig met de beperkte ruimte moet worden omgegaan.

CONCEPT



Caption text



- Het sterk versteende stationsgebied moet in veel opzichten een duurzame upgrade krijgen. Met de inzet van groene energie, duurzame mobiliteit, circulaire economie, klimaatadaptatie, biodiversiteit en innovatieve vergroeningsvormen.
- Het stationsgebied ligt in de 'Duurzaamste Kilometer van Nederland'. Dit samenwerkingsverband tussen partijen in het stationsgebied biedt kansen om ook uit te blinken op nog meer duurzaamheidthema's en het mobiliteitsknooppunt in te zetten als proefstation voor verschillende duurzaamheidsmaatregelen.
- Op deze strategische plek kan gezondheidswinst behaald worden, door vol in te zetten op duurzaam bouwen en duurzame mobiliteit.
- Het stationsgebied reikt tot aan het Singelpark, een kilometerslang stadspark dat het historische centrum van Leiden omringt met water en groen. Met de aanleg van nieuw groen in het stationsgebied ontstaat een optimale aansluiting op de 'Groene Hoofdstructuur Leiden'.
- De verbindingsfunctie van het stationsgebied moet optimaal worden benut, omdat het stationsgebied midden tussen twee bijzondere stadsgebieden in ligt: de historische binnenstad en het LBSP.
- Het stationsgebied moet optimaal bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en in belangrijke mate bijdragen aan een 'walkable city'; vanuit het stationsgebied moeten veel voorzieningen op comfortabele wijze te voet of met de fiets bereikbaar zijn.
- Er moet de reiziger meer kwaliteit worden geboden. Bijvoorbeeld door een directe verbinding van trein- en busstation.
- Met het thema 'Leiden Fietsstad' is het beleid erop gericht om het fietsverkeer met 40% te laten toenemen. Met een hoogwaardig fietsnetwerk moet het stationsgebied optimaal bereikbaar zijn voor de fietsers. Het aantal fietsenstallingen moet worden uitgebreid.
- Gebruik van 'placemaking' in de tijdelijk situatie waarin alle bouwactiviteiten plaatsvinden, kan een bijdrage leveren aan de beleving, bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied.
- Het stationsgebied is straks een nieuw stukje Leiden om trots op te zijn.

Legenda

- kwaliteiten
- kansen/ uitdagingen
- knelpunten

CONCEPT

3.2
Drie verhaallijnen

Gebaseerd op het verleden, heden en de behoeften en wensen van de toekomst zijn vervolgens drie verhaallijnen ontstaan als resultaat van de participatie over het identiteitskompas van het stationsgebied. Ze passen bij het karakter en de ambities van het toekomstige stationsgebied:

1. Plek van verbinding
2. Plek van ontmoeting
3. Plek van verduurzaming & vergroening

In de volgende paragrafen nemen we u mee in de visie op deze drie verhaallijnen.

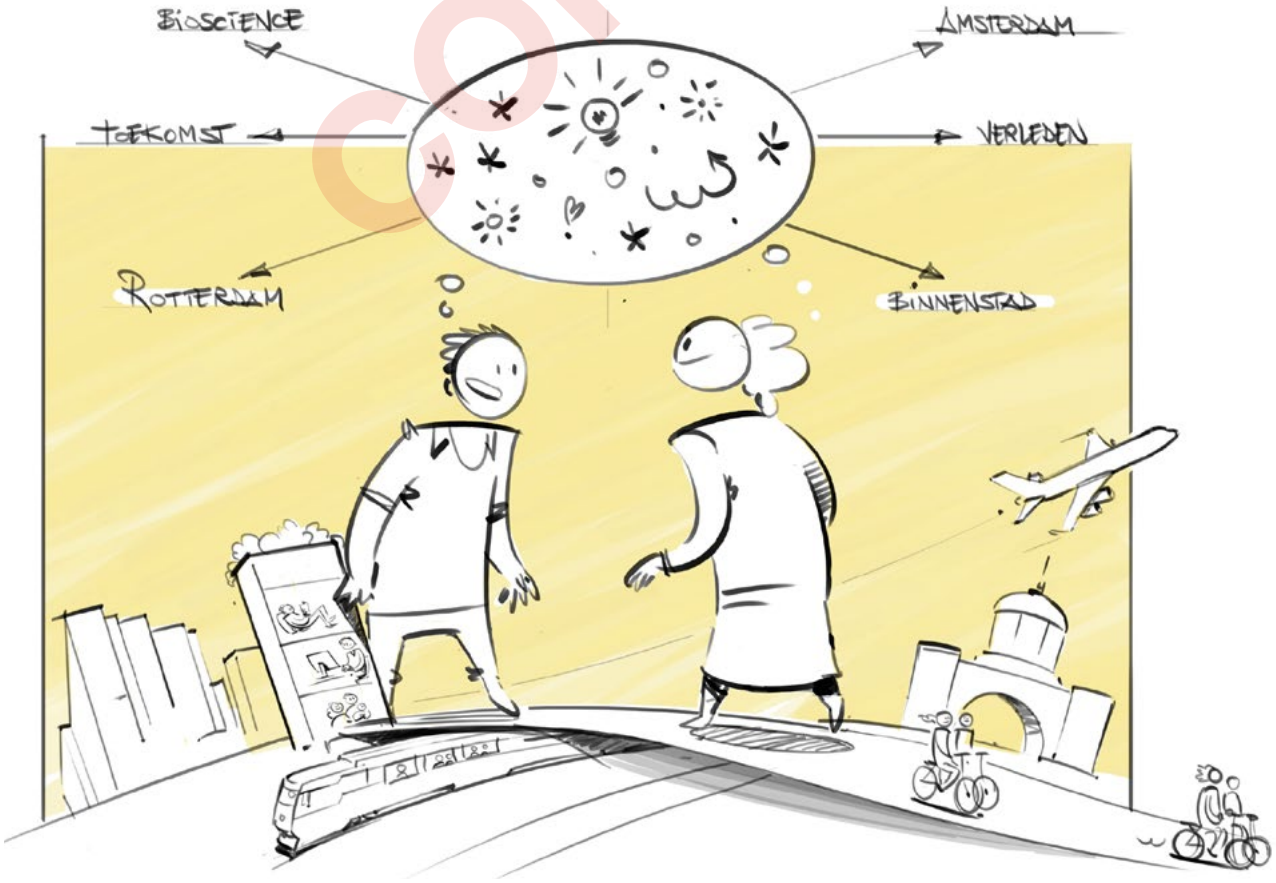
Het stationsgebied van de toekomst verbindt de Leidenaren door hun gedeelde trots op dit nieuwe stukje stad met (inter)nationaal aanzien. Een mobiliteitsknooppunt, met verschillende stationspleinen en een diversiteit aan functies vormen een gastvrije ontvangst voor iedereen!

Visie op plek van verbinding

Elk gebied is zo sterk als haar verbindingen; tussen mensen, maar ook tussen de regio, stadsdelen, gebouwen en de natuur, met groen en water. Hoe sterker de verbindingen, hoe groter de kans dat een gebied goed functioneert als compact geheel. Er ontstaat rondom het OV-knooppunt een nieuwe stedelijke buurt, met een bijzonder levendig karakter, die verschillende functies verbindt: reizen, wonen, werken, studeren, winkelen en ontspannen.

Om te beginnen verbindt het stationsgebied de Leidenaren met elkaar. Door een gevoel van hernieuwde trots op dit levendige stuk stad. Vanwege de prachtige en welkome stadsentrees, waar veel te zien en te beleven valt in een aantrekkelijke en rijk gemengde stadswijk. Door het gastvrije karakter van het gebied en de organische verbinding met de binnenstad en het LBSP.

Mensen in alle verschijningen verplaatsen zich in het stationsgebied en worden hier met elkaar verbonden. Jong en oud, Leidenaren , studenten en toeristen. Leiden sluit niemand uit. Iedereen vindt zijn of haar weg in het gastvrije stationsgebied van de toekomst.



CONCEPT

Rond 2030 is Centraal Station Leiden getransformeerd tot een ‘Knooppunt Leiden Centraal’. Een mobiliteitsknooppunt dat 400.000 Leidenaren en inwoners van de Leidse regio bedient. Treinstation, busstation en fietsparkeervoorzieningen worden hier perfect met elkaar verbonden. Het Knooppunt Leiden Centraal ontsluit het grootste deel van de stad en de omliggende regio, op het landelijke intercitynetwerk. Met directe verbindingen tussen luchthaven Schiphol, Amsterdam, Haarlem, Utrecht, Den Haag en Rotterdam.

Verder gaat het stationsgebied de stad verbinden tot een gebied, waar alles op loop- of fietsafstand ligt. Er ontstaat een centrumgebied waar het Leidse verleden, heden en de toekomst vloeiend in elkaar gaan overlopen. De ‘oude’ universitaire kennis en cultuur van de historische binnenstad krijgt via het stationsgebied een organische aansluiting met het moderne innovatie district LBSP.

Het stationsgebied verbindt ten slotte door de diversiteit aan bebouwing: hoog met laag, groot met klein, nieuw met oud. Woon- en kantoortorens met internationale allure worden verbonden met gastvrije ontmoetingsplekken en historische stadsbuurten van de Leidse binnenstad.

Het stationsgebied van de toekomst staat voor ontmoeten. Bewust en spontaan, Vluchtig en lang. Als stad van internationale kennis heeft Leiden altijd nieuwe mensen vriendelijk ontvangen. Juist in het stationsgebied van de toekomst treedt de warme, gastvrije Leidenaar een ander open en eerlijk tegemoet.

Visie op plek van ontmoeting

Het stationsgebied wordt een levendige en bruisende plaats waar ontmoeten centraal staat. Niet alleen voor Leidse bewoners of bezoekers, maar ook voor reizigers die hun overstaptijd goed willen benutten en worden verleid om nét even langer te blijven. Op afspraak of een toevallige ontmoeting. Langdurig of kortstondig. De sfeer in het stationsgebied is warm en gezellig. De stationspleinen nodigen uit voor een hapje, een drankje, boodschappen doen, winkelen en sociaal vermaak. Mede door het uitgekiende aanbod aan horeca, winkels, vrijetijds-, sport- en spelvoorzieningen, wordt het zowel overdag als in de avond een aangename plek voor vertier en ontmoeting. Binnen bepaalde zones mag niet gerookt worden, zoals op de stationspleinen en het busstation.

‘Knappe koppen’, innovatieve bedrijven en duurzame ondernemers ontmoeten elkaar in de aantrekkelijke openbare ruimte van het stationsgebied, met veel activiteit op straat. Je kan hier wonen en werken, midden in de stad, direct gelegen aan een breed uitgerust mobiliteitsknooppunt.

CONCEPT

Wie je ook bent en waar je ook vandaan komt, de hoofdentree van de stad ontvangt je met open armen en je voelt je snel thuis in deze nieuwe, levendige en rijk gemengde, stedelijke buurt. Het wordt een gewilde ontmoetingsplek, waar mensen graag 'blijven hangen' om op een aangename manier tijd met elkaar door te brengen. Hier ga je niet alleen naartoe als je met het openbaar vervoer reist, hier spreek je met elkaar af. De bezoekersaantallen aan Leiden zullen stijgen en veel mensen gaan dankzij het verleidelijke stationsgebied de stad Leiden ontdekken en vaker terug komen om er opnieuw en langer te verblijven.

Visie op plek van vergroening en verduurzaming

Op dit moment sluit de inrichting van het stationsgebied onvoldoende aan bij de kansen van duurzame verstedelijking. De herinrichting van dit stadsdeel is een uitgelezen mogelijkheid om hier verandering in aan te brengen.

Het stationsgebied van de toekomst wordt in alle opzichten groen en duurzaam, in de straten, op de pleinen en in de bebouwing. Het is er toegankelijk, gezond en veilig. Het complete stationsgebied krijgt een groene en ecologische boost, waarmee de biodiversiteit van het LBSP wordt uitgebreid naar het stationsgebied.
Bestaand groen wordt verbeterd en vindt aansluiting met een nieuw netwerk van groen ingerichte straten en straatjes, die over het hele stationsgebied uitwaaieren en verbonden worden met het Singelpark.

DUURZAAMSTE KILOMETER VAN NEDERLAND

Langs het Leidse spoor ligt de 'Duurzaamste Kilometer van Nederland'. Een unieke samenwerking van meer dan twintig partijen. Bewoners, bedrijven, de gemeente Leiden, waterschap en de provincie Zuid-Holland zetten zich in voor het gebruik van innovatieve energiebronnen, vernieuwend waterbeheer, vergroening tegen hitte en vóór betere luchtkwaliteit, hergebruik van (bouw)materialen en andere oplossingen. Deze zogenaamde 'Green Deal' sluit aan bij het beleid van het Leidse college, dat duurzame verstedelijking als prioriteit heeft gesteld. De overeenkomst past bij de toekomstige Omgevingswet waarin participatie een belangrijk onderdeel is.

Ook is het stationsgebied de plek voor innovatief groen, denk aan verticaal groen, gevel- en daktuinen.

Het onderwerp duurzaamheid bestaat voor het stationsgebied uit zes verschillende thema's: Duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie, duurzame energie, circulariteit, biodiversiteit en vitaliteit.

CONCEPT

"The Field" in de Duurzaamste Kilometer: een circulaire hotspot met showcases die uiting geven aan circulaire bouwmogelijkheden

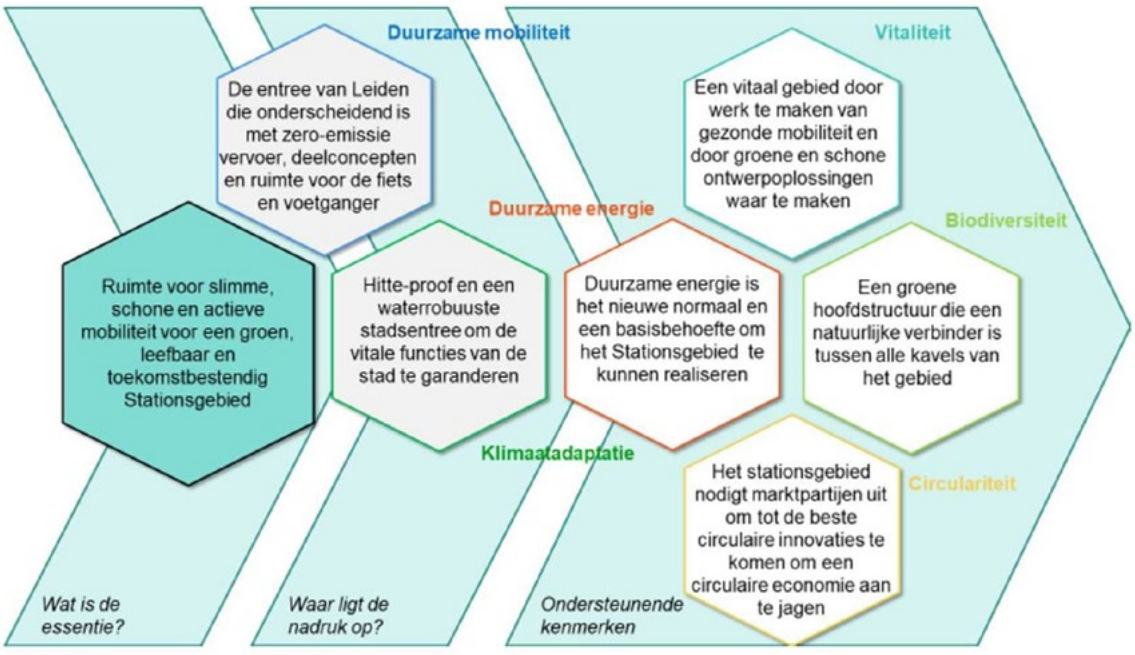
De duurzaamheidsthema's staan niet op zichzelf en kunnen elkaar versterken:de som is meer dan de losse delen. Het integreren en combineren van deze duurzaamheidsthema's in het stedenbouwkundig ontwerp biedt de kans om voor het stationsgebied een unieke signatuur te ontwikkelen die passend is bij de Duurzaamste Kilometer van Nederland. Daarbij wordt er bewust geprioriteerd per duurzaamheidsthema om een balans te vinden in ambities en maatregelen die aansluiten bij de fysieke, technische en financiële ruimte. De afbeelding maakt duidelijk welke prioriteit wordt gegeven aan de specifieke thema's.

Duurzame mobiliteit wordt toegepast bij de aanpassingen van bestaande vervoersstromen. Er komt veel ruimte voor voetgangers en fietsers. Bestaande en nieuwe fietspaden vormen een groen en toegankelijk fietsnetwerk. De auto is te gast en het busvervoer wordt ingezet op zero-emissie vervoer, zodat ook de lucht in het gebied gezonder wordt.

Duurzaam energiegebruik is het nieuwe normaal bij inrichting van het stationsgebied. Bij klimaatadaptatie wordt rekening gehouden met de verschillende klimaatinvloeden, zoals neerslag, droogte, warmte en hitte. Door het gebruik van hitte-proof daken en muren en ingenieuze constructies die de stadsentrees bestendig maken tegen hevige regenval.

Het nieuwe stationsgebied is ruimte voor de beste innovaties op het gebied van circulariteit. Bijvoorbeeld door zo min mogelijk gebruik te maken van grondstoffen die de aardbodem verarmen en reststoffen opnieuw in te zetten in het systeem zelf. Leiden krijgt een vitaal stationsgebied waar mobiliteit op spierkracht, zoals wandelen en fietsen, wordt gestimuleerd en waar groene en schone oplossingen bijdragen aan een gezond milieu. Duurzame horeca- en retailconcepten, met focus op gezondheid, dragen bij aan een gezonde leefstijl.

CONCEPT



Duurzaamheid thema's (Over Morgen)

GEBIEDSWAARDEN

bruisend

Het stationsgebied is een bruisend gebied. Er heerst een hoogstedelijke en dynamische leefomgeving waar altijd iets te doen is. Het is hier levendig, gezellig en er is veel bedrijvigheid.

gastvrij

Het stationsgebied is gastvrij. Iedereen voelt zich welkom 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 verwelkomt je.

groen

Het stationsgebied voelt groen. Letterlijk, in de vorm van stedelijk groen op de pleinen, in de straten en in de bebouwing. En figuurlijk, in de zin van duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. Hergebruik van historische gebouwen, circulariteit, duurzame energie en mobiliteit, klimaatadaptie en biodiversiteit, en vitaliteit staan hoog in het vaandel in het stationsgebied van de toekomst. In het stationsgebied denken en handelen we groen en duurzaam

hoogwaardig

Het stationsgebied staat voor topkwaliteit. Alles wat hier wordt ontwikkeld en georganiseerd, is toonaangevend en hoogwaardig: de gebouwen zijn toekomstbestendig, de inrichting van de openbare ruimte is van goede kwaliteit, het openbaar vervoer is zeer gebruiksvriendelijk en in de voorzieningen, het aanbod en de dienstverlening staat service voor op.

innovatief

Het stationsgebied is vooruitstrevend. We ontwikkelen, werken, reizen en leven hier met (behulp van) de nieuwste technieken. Dit doen we niet door het wiel opnieuw uit te vinden, maar door te leunen op de bewezen innovaties van onze voorvaders. Zoals we in Leiden gewend zijn. In het stationsgebied denken en handelen we innovatief. Daar waar het kan en daar waar het moet. Zo maken we het stationsgebied toekomstbestendig.

stationspleinen

Het station Leiden kent geen voor- en achterkant. Aan beide kanten van het station nodigt een stationsplein je uit om in het stationsgebied te verblijven én om de stad verder te ontdekken. De stationspleinen maken het stationsgebied een unieke, bruisende ontmoetingsplek.

GEBIEDSKWALITEITEN

mobiliteitsknooppunt

Stationsgebied Leiden biedt 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. Het mobiliteitsknooppunt zorgt voor een natuurlijk komen en gaan van passanten en fungeert daarmee als plek van ontmoeten en verbinding.

ligging in compacte stad

Stationsgebied Leiden ligt in de compacte stad Leiden. In deze 'walkable city' is een groot en gevarieerd aanbod op loopafstand bereikbaar vanaf het stationsgebied. Het stationsgebied verbindt deze compacte stad tot 1 geheel. De compacte stad zorgt ook voor een menselijke maat: zowel in de stad als in het stationsgebied voelen bezoekers zich welkom en veilig, en vinden zij gemakkelijk de weg.

blend van functies

In het stationsgebied is 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.

NB: uitgangspunt is dat het stationsgebied complementair is op de binnenstad. De voorzieningen in het stationsgebied dienen niet te concurreren met de binnenstad.

CONCEPT

3.3
Gebiedswaarden en gebiedskwaliteiten

In het verlengde van de verhaallijnen ‘verbinding’, ‘ontmoeting’ en ‘verduurzaming & vergroening’ onderscheiden we vijf gebiedswaarden en vier gebiedskwaliteiten waar het stationsgebied van de toekomst aan moet voldoen.

Gebiedswaarden zijn de belangrijkste zichtbare en voelbare waarden die de aanblik en beleving van het nieuwe stationsgebied bepalen.

Gebiedskwaliteiten geven de fysieke sterke punten van het stationsgebied van de toekomst weer. Hiermee kan het stationsgebied zich sterk profileren.

CONCEPT

4. Innovation District Leiden Bio Science Park (BLSP)
Het grootste West-Europese kenniscluster voor biopharma-onderzoek, met ruim 100 biomedische bedrijven en 150 life sciences & health-organisaties. Ze vormen de belangrijkste economische motor van de Leidse regio. In de toekomst komen hier ook woningen met extra groene voorzieningen.
1. De G
Multifu
annex c
en com
gecomb
en een
fietsens
8. Infraproject Leidse Ring Noord
Dit project realiseert een sterk verbeterde verkeersstroom voor auto's, in de stad Leiden, waardoor elders, bussen, fietsen en voetgangers meer ruimte krijgen.
5. Transvaal 1
Een gemengde, kleinschalige buurt.
6. De Spoorzone
Verzamelnaam voor diverse ontwikkelingen in het Vondelkwartier, de Schipholweg en het stationsgebied.. Dit wordt een sterk gemengd, hoogwaardig stedelijk gebied, met ruim 5.000 nieuwe woningen, werklocaties en in het hart Knooppunt Leiden Centraal.

eus
nctioneel gebouw met bioscoop
ongrescentrum met diverse horeca,
merciële ruimtes (supermarkt),
ineerd met een woontoren
grote ondergrondse, publieke
talling.
3. Lorentz
Complex met kantoorruimtes en twee woontorens met ondergronds de grootste publieke fietsstalling van Leiden (ca 4800 plekken). De derde toren van het project bevat (flexibele) kantoor units.
2. Octagon
Opvallend gebouw met twee gezichtsbepalende achthoekige woontorens, een hotel, commerciële ruimtes en een inpandige parkeergarage.
7. Project Centrumroute
Dit project is onderdeel van het verbeteren van de busverbinding tussen Zoetermeer en Leiden CS. Het draagt bij aan de bereikbaarheid van provincie en de stad, vermindert autoverkeer en verbetert de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

4 STEDENBOUWKUNDIGE BOUWSTENEN

"Maak het openbaar vervoersknooppunt en de bereikbaarheid van dat knooppunt prioriteit één in de gebiedsontwikkeling."

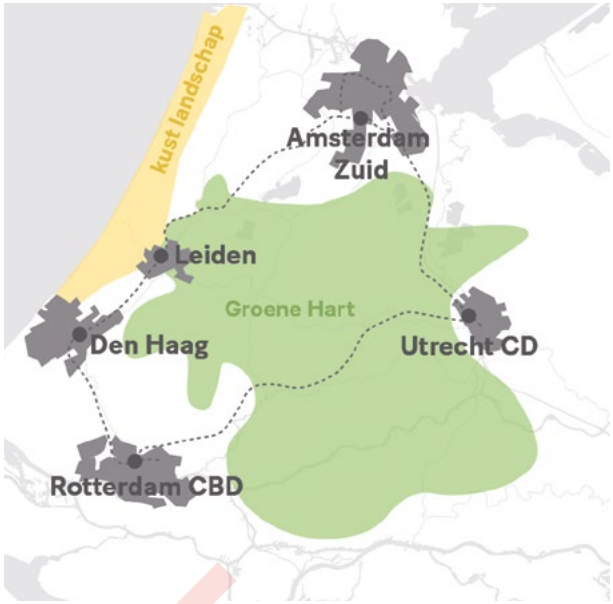
De stad is ongekend populair. De vraag naar woningen en werkplekken in de grote steden in de Randstad is groot. Om op een duurzame manier aan de vraag te voldoen, is door verschillende overheden afgesproken om vooral te bouwen rondom OV-knooppunten. In Leiden worden daarom woningen, werkplekken en vermaak en gezelligheid toegevoegd rondom Knooppunt Leiden Centraal. Om deze visie op het stationsgebied werkelijkheid te maken, staan de volgende stedenbouwkundige bouwstenen voor ogen.

4.1
Het stationsgebied: verantwoord ruimtegebruik, levendige stadsentree

Bouwen in de buurt van stations is aantrekkelijk omdat het een grote bijdrage levert aan duurzame mobiliteit. Wonen en werken in de directe omgeving van een station leidt tot duurzaam reizen, vanwege intensiever gebruik van openbaar vervoer en minder autoritten binnen en naar het stationsgebied. Door in de omgeving van een station de ruimte optimaal en duurzaam te benutten worden meerdere doelen behaald. Het vermindert de druk op de groene omgeving. Compact, gestapeld bouwen is efficiënt en energiezuinig. Tot slot heeft duurzaam meervoudig ruimtegebruik als voordeel dat er mogelijkheden ontstaan voor voorzieningen, waaronder scholen en zorginstellingen.

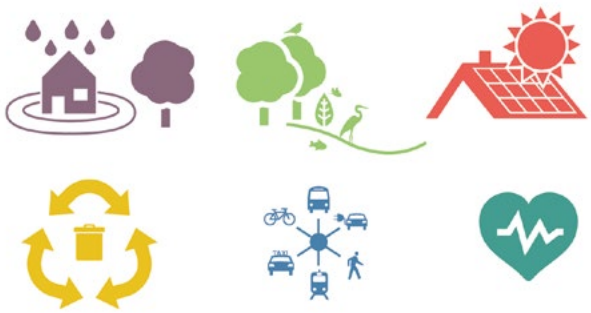
Op deze wijze bouwen heeft - naast de verduurzaming - nóg een waarde voor Leiden. Er ontstaat rondom het Knooppunt Leiden Centraal een nieuwe stedelijke buurt met een bijzonder levendig karakter, die de stad verbindt. Bewoners, werknemers en bezoekers ontmoeten elkaar hier in een aantrekkelijke, groene openbare ruimte, met veel activiteit op straat en in de aangrenzende gebouwen.

Door de ontwikkeling van de omgeving van Leiden Centraal komen bezoekers aan Leiden binnen in een stedelijke buurt waar gewoond, gewerkt, gewinkeld en ontspannen wordt. Het stationsgebied ontwikkelt zich tot een stedelijke buurt en een aantrekkelijke ontmoetingsplek. Het wordt een prachtige entree voor alle reizigers die de stad met het openbaar vervoer binnenkomen.



4.2
Een duurzaam stationsgebied

Het ontwerp is volledig afgestemd op het maken van een duurzaam stationsgebied. Bij de keuzes voor de, sloop, nieuwbouw en herinrichting van het stationsgebied zijn de volgende zes duurzame thema's centraal gesteld: duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie, duurzame energie, circulariteit, biodiversiteit en vitaliteit. De duurzaamheidsthema's staan niet op zichzelf maar versterken elkaar: de som is meer dan de losse delen. Het integreren en combineren van de duurzaamheidsthema's is passend voor een gebied dat onderdeel uitmaakt van de Duurzaamste Kilometer van Nederland. De inzet op duurzaamheid moet passend zijn voor het gebied: elke toepassing van de duurzaamheidsthema's moet aansluiten bij de fysieke, technische en financiële ruimte en mogelijkheden van het stationsgebied. Voor uitwerking zie het hoofdstuk 'Plek van vergroening en verduurzaming.



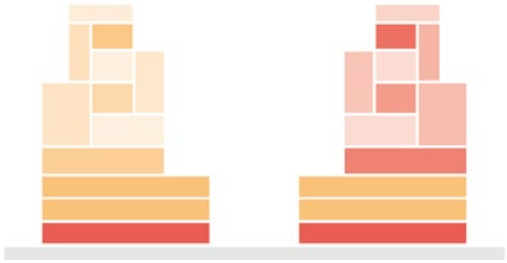
CONCEPT

4.3
Wonen en werken in het stationsgebied

Duurzaam en meervoudig ruimtegebruik rondom het Knooppunt Leiden Centraal houdt in dat er flink gebouwd zal gaan worden om nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen te kunnen toevoegen. Naar de vraag hoeveel en hoe hoog er gebouwd kan worden is op twee manieren onderzoek gedaan. Op de vraag: 'Wie willen er wonen en werken?' blijkt de behoefte groot te zijn. Vooral de belangstelling voor wonen in een centrum-stedelijke buurt zoals het stationsgebied, is hoog. De behoefte aan nieuwe kantoren is ook nog steeds actueel. Het gaat dan vaak om de behoefte aan verhuizing van kantoren aan de snelweg, of vanuit verouderde kantoorgebouwen, naar populaire werkplekken vlakbij het OV-knooppunt.

Bij de ontwikkeling van de bouwplannen stond de vraag centraal: 'Hoeveel kunnen we bouwen zonder dat de gebouwen overal vanuit het oude centrum zichtbaar zijn?'. Er is onderzocht wat de effecten zijn van hoge gebouwen op het uitzicht vanuit de omgeving. Dit onderzoek wordt toegelicht in hoofdstuk 5, onder 'De gebouwen in het stationsgebied'.

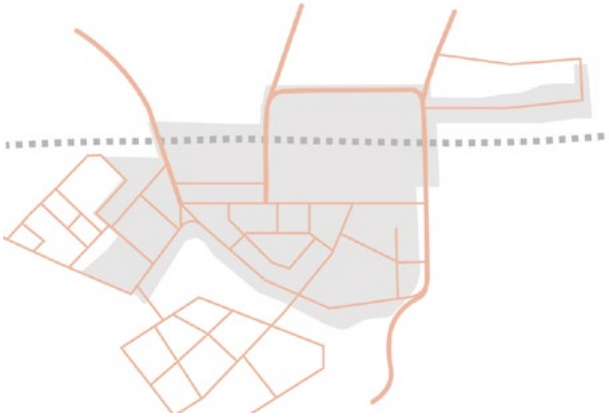
Het stationsgebied wordt een buurt met een breed scala aan verschillende woningen en werkplekken. Je kunt wonen of werken langs het spoor, met uitzicht over de stad, in hogere gebouwen langs het spoor, of wat lager met uitzicht over de straten en pleinen met bomen. Wonen of werken wordt ook mogelijk vlak boven de groen ingerichte daken van de laagbouw, ook wel 'sokkels' genoemd. Er komen ook woningen en werkplekken aan de straat, of vlak erboven, in de laagbouw van de nieuwe gebouwen. Woningen die direct aan de straat liggen hebben geveltuintjes en liggen, ondanks de nabijheid van het Knooppunt Leiden Centraal, in een rustige omgeving waar weinig auto's rijden.



4.4
Verenigen van oud en nieuw

Het stationsgebied is de schakel tussen twee sterk van elkaar verschillende karakteristieke stadsdelen van Leiden: de historische binnenstad en het moderne innovatie district LBSP. In de plannen voor het stationsgebied wordt aan de bestaande verbindingen een aantal nieuwe straten, pleintjes en parkjes toegevoegd, waardoor een fijnmaziger centrumgebied ontstaat. Door veel aandacht te besteden aan de koppeling tussen de straten, pleinen en parkjes aan beide zijden van het station, worden de twee stadsdelen met elkaar verbonden.

Om deze verbinding te laten slagen is veel aandacht nodig voor de inrichting van bestaande en nieuwe straten, pleinen en parkjes. Bovendien wordt een bijzondere inspanning gevraagd om de onderdoorgangen van het spoor voor alle gebruikers (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) aantrekkelijker en sociaal veiliger te maken.



CONCEPT

In het hart van het stationsgebied is de maat van de nieuwe bouwblokken en de bijbehorende straatjes vergelijkbaar met die van de historische binnenstad. De straatjes en pleinen die ook in de binnenstad liggen worden hierdoor al direct in het stationsgebied ervaren. Door een combinatie van laagbouw met terugliggende hogere gebouwen worden aantrekkelijke en lichte straten, pleinen en groene ruimtes gemaakt. De hogere gebouwen liggen terug ten opzichte van de straat en de straatgevel en worden daardoor vanaf de straat als minder aanwezig ervaren.

De hoogte van nieuwe gebouwen sluit aan op de bestaande omliggende stadsdelen. Lagere, nieuwe gebouwen komen aan de stadszijde te liggen. De gebouwen worden niet hoger dan 30 meter om een goede overgang naar de lagere gebouwen in het historisch centrum te maken. De nieuwe woon- en kantoortorens worden vooral aan de zijde van het LBSP, langs het spoor gebouwd. Als maximum bouwhoogte wordt 70 meter aangehouden voor de gebouwen direct langs de spoordijk.

4.5 De vergroening van het stationsgebied

Het nieuwe stationsgebied zal een groene metamorfose ondergaan. Vergroening draagt op allerlei manieren bij aan het aantrekkelijk, aangenaam en duurzaam maken van de omgeving. Bomen dienen in de zomer als schaduwplekken. Het hele jaar rond zorgt het groen voor kleurwisselingen die de seizoenen volgen.

Buurtparkjes en groene bermen dragen bij aan de hoeveelheid zachte - niet bestrate - ondergrond. Het zijn plekken waar gras, bloemen, struiken en bomen een kans krijgen en die bijdragen aan de biodiversiteit en het verwerken van regenwater. De kleinere straatjes zijn verhard maar worden met bomen ingeplant. Langs de gevels van deze straatjes wordt het maken van geveltuintjes gestimuleerd en worden planten en struiken in potten toegestaan.

De grotere plekken en pleinen in het stationsgebied, waaronder de twee stationspleinen, worden omzoomd met bomen. In het profiel van de Plesmanlaan, het Schuttersveld en de Bargelaan worden de bestaande groene bermen versterkt of nieuw aangelegd. Deze bermen krijgen de breedte om bomen te kunnen planten. In de Stationsweg wordt de bestaande bomenlijn met nieuwe bomen geplant, de Stationsweg en Steenstraat worden de groene loper naar de binnenstad.

De groene kwaliteit van de Singel wordt versterkt en sluit aan op de plannen voor het Singelpark, een zes kilometer lang wandelpad langs de singels van de stad, waar ook de Hortus Botanicus deel van uitmaakt. De inrichting van de Morssingel en de open ruimte aan de singel tegenover het Museum voor Volkenkunde worden hierin meegenomen. Verder wordt meer groene ruimte gemaakt met gras, planten, struiken en bomen.

In aanvulling op de groen ingerichte openbare ruimte worden ook de daken groen ingericht. Ze krijgen een rol in het waterbeheer door het bouwen van waterbergingen. Hiervoor wordt een dik dakpakket aangelegd met ruimte voor voldoende grond en wateropslag ('kratten'). Mossen en grassen, maar ook struiken en kleine bomen, zorgen voor vergroening van de daken, dat goed zichtbaar is vanuit de straten, doordat het groen wordt doorgezet tot de dakranden van de sokkels. Bovendien zijn de groene daken zichtbaar vanuit de bovenbouw als ‘vijfde gevel’, het dak van de sokkels.

De vergroening ondersteunt de stedelijke ecologie. Dit wordt bereikt door een uitgebalanceerde samenhang van de groene inrichting, de soortenkeuze en het beheerplan voor het groen in het stationsgebied. Groene daken zijn onderdeel van het ecologisch netwerk: bijen, vlinders en insecten vinden er makkelijk hun weg. De details van het groenontwerp komen uitgebreid aan bod in het Hoofdstuk 7 'Plek van vergroening en duurzaamheid'.

CONCEPT

4.6
Een efficiënte, aantrekkelijke mobiliteitsknoop

Knooppunt Leiden Centraal bestaat naast het treinstation uit het busstation, fietsparkeergarages, Kiss-and-Ride voorzieningen en taxistandplaatsen. Dit alles bereikbaar en onderling verbonden met aantrekkelijke voetgangersverbindingen.

Er valt op dit punt veel te verbeteren. Belangrijke elementen voor de versterking van het huidige OV-knooppunt zijn: een efficiënt, overzichtelijk en overdekt busstation met een inpandige wachtruimte, een interne verbinding tussen het busstation en het treinstation, verruimde stationshallen met nieuwe station gevels aan beide zijden, een verbreding van de NS passage, meer ruimte in het interieur rondom de OV-poortjes, een vernieuwd en mogelijk deels overkapt plein, grote ruime inpandige fietsenstallingen met korte looplijnen naar de OV-terminal en voldoende goed bereikbare opstelplekken voor Kiss & Ride, taxi's en aanbod van deelmobiliteit.

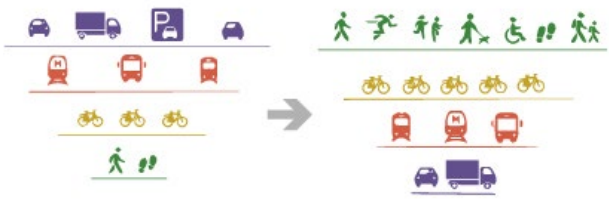
Daarvoor is betrokkenheid van onder andere het Rijk, Prorail, NS en de provincie Zuid-Holland essentieel. De vernieuwing van knooppunt Leiden Centraal is inmiddels inzet in een nationale MIRT verkenning waarin deze partijen samen de toekomst voor Knooppunt Leiden Centraal gaan uitwerken. De gebiedsvisie laat ruimte voor deze vernieuwing. Door rekening te houden met transformatie van de gevels en de entreegebieden van het station, aanpassingen aan de stationshal en onderdoorgangen, toekomstige fietsparkeergarages en de mogelijkheid tot een directe, overdekte route tussen het treinstation en het nieuw aan te leggen busstation. De overstapkwaliteit tussen alle vormen van voor- en natransport wordt sterk verbeterd en het knooppunt gaat als geheel beter functioneren. Knooppunt Leiden Centraal wordt een prettiger plek om te reizen en te verblijven.

4.7
Een bereikbaar stationsgebied: fietsers en voetgangers met stip op nummer 1!

In het huidige stationsgebied zijn auto's en bussen nog nadrukkelijk aanwezig. Vaak domineren ze het straatbeeld en zijn er veel conflicten tussen bus-, fiets- en voetgangersstromen. Het bestaande busstation overheerst het karakter van het stationsplein. Op de Stationsweg is de verkeersveiligheid in het geding. Auto's, bussen en fietsers delen dezelfde rijbaan en de ruimte voor voetgangers is beperkt. Het binnenhof van het Morssingelblok is een parkeerterrein. De oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op het Schuttersveld en het kruispunt met de Stationsweg zijn lastig te nemen. Aan de zijde bij de Morspoorterrein geldt hetzelfde, doordat de aansluiting tussen Plesmanlaan, Stationsweg en Morssingelweg veel asfalt en ruimte vraagt.

In de nieuwe plannen voor het stationsgebied komt hier verandering in. Het hart van het stationsgebied wordt ingericht op gebruik door voetgangers en fietsers, de auto is te gast. De bestaande en nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer bieden een veelheid aan routes door het gebied. De Stationsweg en de Steenstraat worden door fietsers en voetgangers als een groene loper naar de binnenstad ervaren.

Een Stationsweg zonder bussen biedt meer ruimte en kwaliteit aan voetgangers en fietsers en voorkomt onveilige situaties en kruisingen tussen busverkeer en voetgangers- en fietsersstromen. Het ontvlechten van stromen is bovendien noodzakelijk omdat de groei van fiets, voetganger en bus ruimtelijk niet mogelijk is op de Stationsweg. Busverkeer krijgt nieuwe, betrouwbare routes via onder andere een heringerichte Bargelaan en Schuttersveld. Het Schuttersveld wordt hiervoor opnieuw ingericht, evenals de aansluiting tussen Plesmanlaan en Stationsweg.



CONCEPT

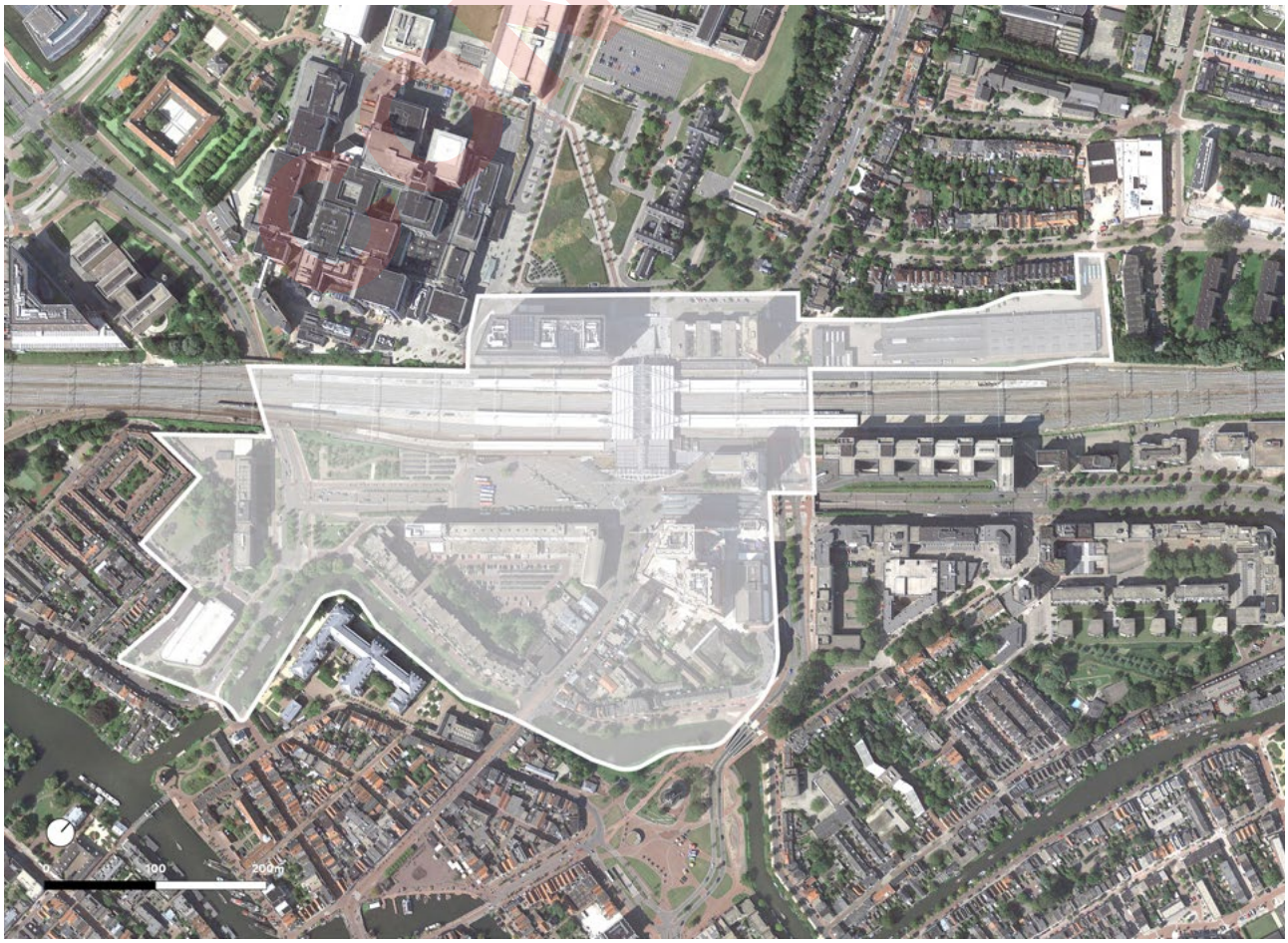
De mogelijkheden voor parkeren in het stationsgebied wordt beperkt. Dat sluit goed aan op het streven naar een duurzame mobiliteit en een autoluwe Leidse binnenstad. De parkeerplaatsen voor auto's die er wel komen, worden allemaal inpandig, ondergronds en/of bovengronds.

De inrichtings- en beeldkwaliteitsprincipes voor de openbare ruimte vragen ook om nadere uitwerking. Ook hiervoor dient na het vaststellen van de Gebiedsvisie een apart document te worden opgesteld, zoals bijvoorbeeld een Handboek Openbare Ruimte Stationsgebied.

4.8
Kwaliteit passend bij de entree van de stad

De gebruikskwaliteit en visuele kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte zijn van een hoog niveau, passend bij de entree van de stad en een modern ingerichte, goed georganiseerde stationsomgeving. De gebouwen zijn toekomstbestendig, het openbaar vervoer is gebruiksvriendelijk, service, gemak en comfort staan voorop. De beeldkwaliteit van gebouwen in het stationsgebied dient vastgelegd te worden in een Beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied. Het bestaande Beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied zal na het vaststellen van deze gebiedsvisie een update ondergaan om aan te kunnen sluiten bij de in deze visie vastgelegde ambities.

CONCEPT



De begrenzing van de gebiedsvisie stationsgebied Leiden

DRAFT

5 PLEK VAN VERBINDING

“Doordat busroutes en fietspad elkaar meerdere keren kruisen, is het onveilig. Probeer veilige fiets- en wandelroutes te maken, los van busbanen.“

Verbinding is één van de belangrijkste functies van het stationsgebied. De stad Leiden wordt hier verbonden met de regio, met Nederland en de wereld. Verkeersstromen komen hier samen, met een compleet en duurzaam Knooppunt Leiden Centraal in de schijnwerpers. Het stationsgebied verbindt ook de stad tot één geheel; verleden, heden en toekomst komen hier samen. Oude en nieuwe stadsdelen worden met elkaar verbonden. En de Leidenaren zelf? Die worden ook verbonden door hun trots op dit nieuwe stadsdeel. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de mobiliteit en de gebouwen in het stationsgebied en de toekomst van twee molens die Leiden rijk is.

5.1 Mobiliteit, gebouwen in het stationsgebied en molenbiotoop

Mobiliteit voor een bereikbaar, levendig en gezond stationsgebied

De verstedelijking in de Randstad neemt de laatste jaren een grote vlucht. Meer mensen zoeken de stad op om er te werken en te wonen. Een toename van woningen, kantoren en voorzieningen betekent ook een sterke mobiliteitsgroei, waaronder het gebruik van trein en fiets. Deze ontwikkelingen en het belang van duurzame mobiliteit maken het nodig de mobiliteitsopgave voor het stationsgebied te herzien. Rekening houdend met het algemene mobiliteitsbeleid van de stad Leiden als geheel, dat zich onder andere focust op het autoluw maken van het centrum.

In het stationsgebied wordt het steeds drukker. We willen betrouwbaar openbaar vervoer en minder conflicten tussen de voetganger, fietser, de bus en het overige vervoer. Omdat niet alles overal een plek kan krijgen vraagt dit om keuzes. Daarbij worden aan de verschillende onderdelen de volgende prioriteit gegeven: eerst komen de fietsers en voetgangers, dan openbaar vervoer, vervolgens deelmobiliteit (MaaS, taxi) en als laatste privé autogebruik en vrachtvervoer.

Voetganger en fiets op 1

In de plannen voor het stationsgebied vertaalt de prioritering zich in de aanleg van een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte voor voetgangers en fietsers. Er wordt aandacht besteed aan een hoogwaardige groene inrichting en het maken van levendige plinten. Routes zijn logisch en overzichtelijk. In de kern van het stationsgebied, op het Morspoortterrein en op de Connexxionlocatie is de auto te gast, in straten die gedeeld worden met voetgangers en fietsers.

Voetgangers komen vanaf de weg Knooppunt Leiden Centraal de stad binnen via de twee stationspleinen (Binnenstad- en Leiden Bio Science Park-zijde), die veel ruimte en overzicht bieden. Ze zijn het startpunt van goed zichtbare en duidelijk aangegeven routes naar de binnenstad, het LUMC, het LBSP en andere kenmerkende bestemmingen. Dit betekent dat de Stationsweg en de Steenstraat primair worden ingericht als voor voetgangers en fietsers. Voor bussen zijn alternatieve routes beschikbaar, waar ruimte is om aanpassingen te doen voor groeibestendigheid en betrouwbaarheid. Die busroutes zijn veilig over te steken, bijvoorbeeld op de Bargelaan door een brede middenberm aan te brengen, en worden waar mogelijk gescheiden van fietsers en voetgangers. De mogelijke busroutes over de Singel worden afgestemd op het gebruik van de Singel door voetganger en fietsers.

Om de verbinding tussen de stadsdelen aan weerszijden van de spoordijk te verbeteren wordt aandacht gevraagd voor de afmetingen en de inrichting van de onderdoorgangen onder de spoorlijnen oftewel spoorbundel (Plesmanlaan, Joop Walenkamp en Rijnsburgerweg). De huidige passages onder de spoorbundel zijn voor snelverkeer acceptabel, ze biedenvoldoende capaciteit en veiligheid. Voor langzaam verkeer schieten ze echter te kort: de capaciteit en kwaliteit zijn onvoldoende en passen niet bij het gewenste niveau van het stationsgebied van de toekomst. Er zijn herinrichtingsvoorstellen vereist die inzetten op aantrekkelijke, sociaal veilige onderdoorgangen. Ze moeten maximaal ruimte aan langzaam verkeer bieden en schoon, ruim en licht zijn. Bovendien wordt in de MIRT-studie de wens geuit om eventuele opgangen naar het spoor toe te voegen. Bij de herinrichting moet gebruik gemaakt worden van hoogwaardige robuuste, materialen. Ook op het gebied van verlichting is veel te winnen.

Om het kerngebied te ontlasten worden doorgaande fietsers gestimuleerd om de fietsroutes op de flanken te gebruiken (Plesmanlaan en Rijnsburgerweg-Schuttersveld) door deze routes, en de aansluitingen daar op, verder te verbeteren. Dit verlaagt de fietsdrukte en verhoogt de veiligheid van de Stationsweg, het Stationsplein Centrumzijde en de Walenkamptunnel. De hoofdroutes in de flanken worden onderling verbonden door een route over de Singel.

CONCEPT

Voetgangersgebied

CONCEPT

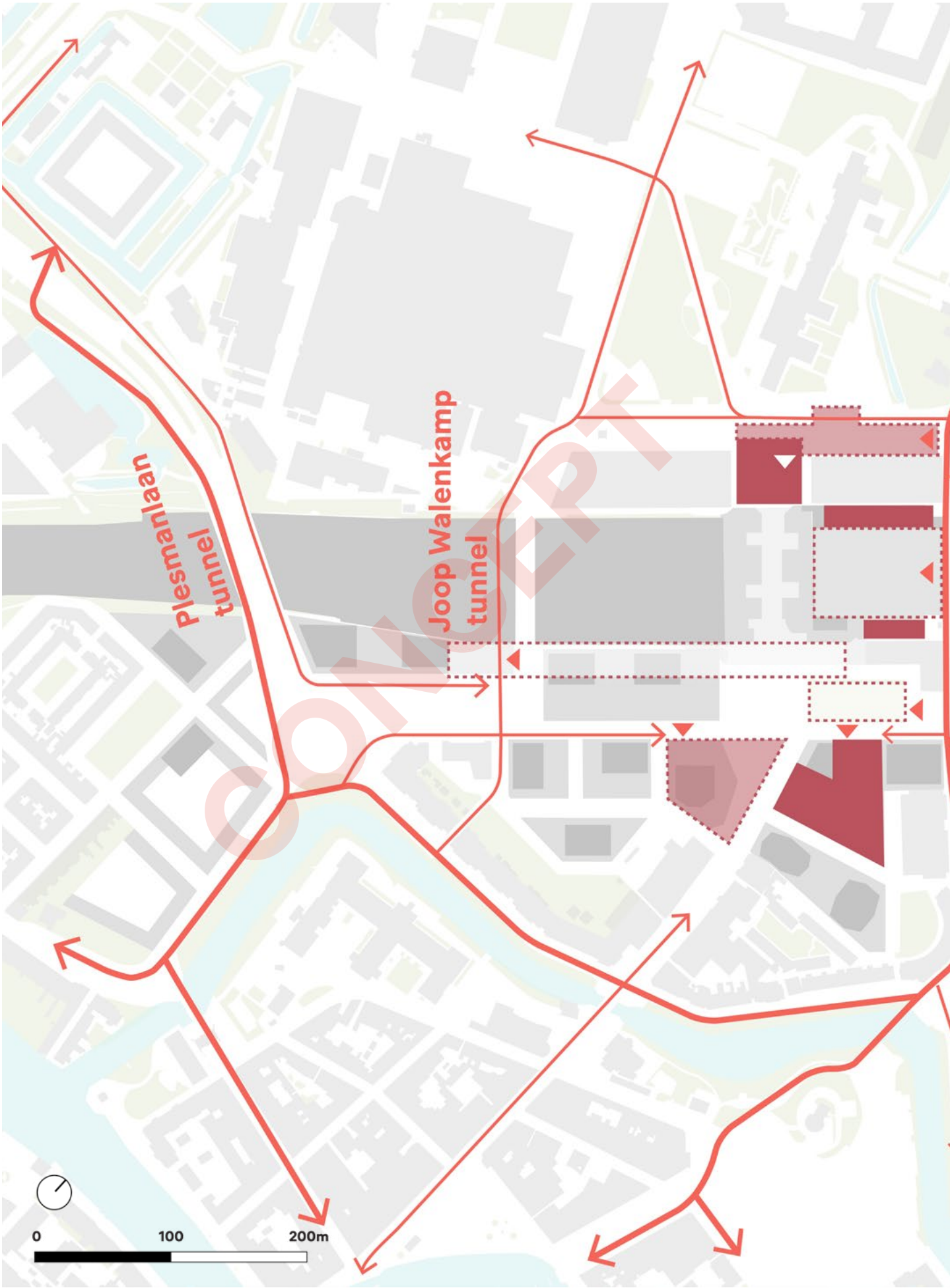
Ook een doorsteek via het Rijnsburgerblok biedt fietsers een extra optie. Het kerngebied blijft goed bereikbaar voor bestemmingsfietsverkeer, waaronder de fietsenstallingen en voorzieningen. De Joop Walenkamptunnel geeft toegang tot de LUMC stalling en direct omliggende gebieden.

De onderdoorgangen Plesmanlaan en Rijnsburgerweg zijn voor fietsers en voetgangers beperkt qua breedte. Met de groei van het voetgangers- en fietsverkeer (verwachte groei van fietsstromen +40%) en het benadrukken van de hoofdfietsroute over de flanken van het stationsgebied zullen beide onderdoorgangen moeten worden verbreed. Dit speelt ook bij de Joop Walenkamptunnel die gebruikt doorfietsers en voetgangers. Verbreding voor fietsers en voetgangers aan de zuidzijde is nodig. Aan de noordzijde moet onderzocht worden of een voetgangersverbinding gemaakt kan worden. De uitwerking van de transformatie van de verschillende onderdoorgangen zal een belangrijk onderdeel zijn van het MIRT traject.

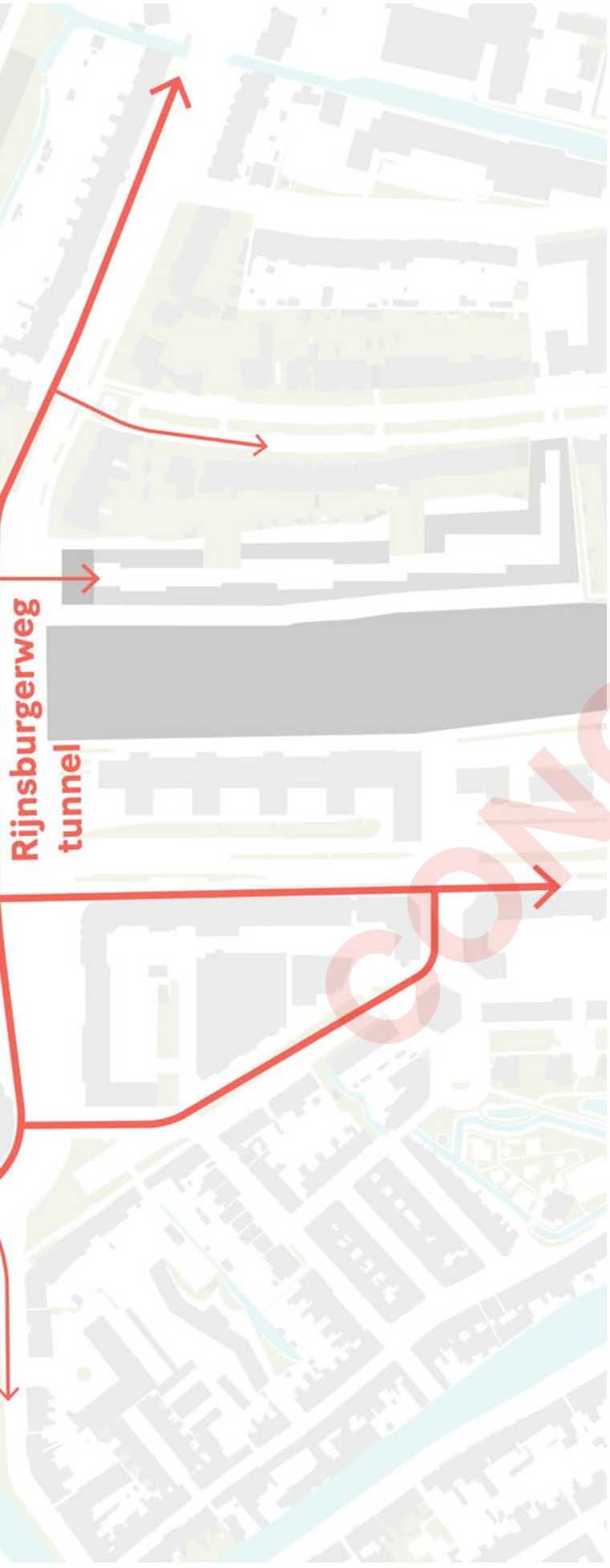
CONCEPT

Legenda

Voetgangersgebied



Netwerk van fietsverbindingen



Fietsroutes en stallingen

Het wordt aantrekkelijk om met de fiets naar het station te gaan als er voldoende en hoogwaardige fietsenstallingen zijn. In de huidige situatie is er sprake van een groot aantal kleinere en grote stallingen, deels tijdelijk in de openbare ruimte. De gebiedsvisie voor het stationsgebied voorziet in een aantal grote ondergrondse en mogelijk een aantrekkelijk vormgegeven bovengrondse stalling.

De stallingen worden goed vindbaar en bereikbaar gemaakt.

Ze dienen ruimte te bieden aan fietsen, deelfietsen, buiten-formaat fietsen, klein elektrisch vervoer (scooter, step, duo- en monowheels) en bijbehorende diensten.

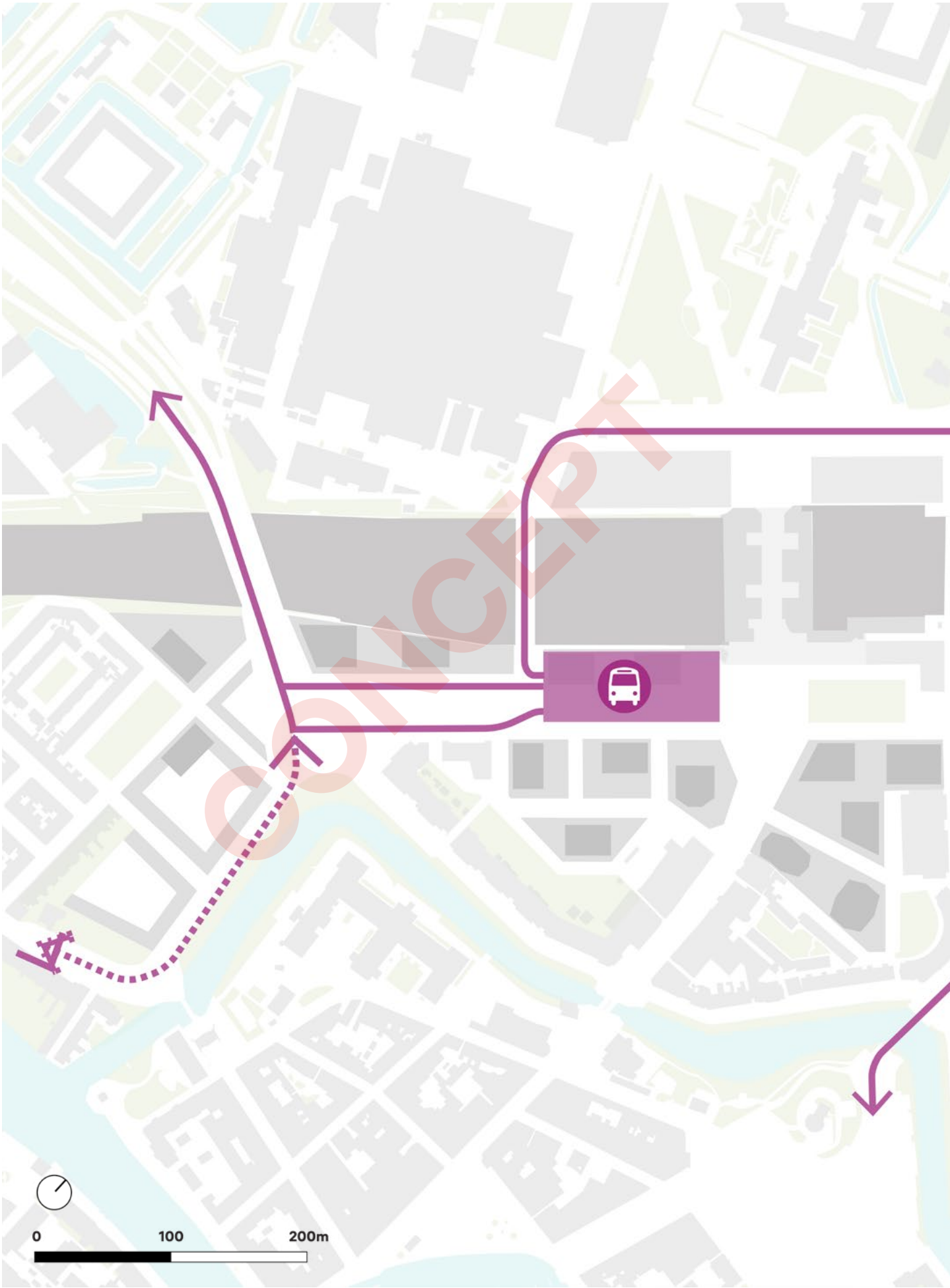
De populariteit van fietsen als voor- en natransport zal de komende jaren verder stijgen. De prognose van ProRail komt voor Leiden uit op circa 19.500 plekken in 2030. In het stationsgebied is inmiddels een goed begin gemaakt met de uitbreiding van capaciteit door de grote fietsenstalling gerealiseerd onder De Lorentz en (4.800 plekken) worden voorbereidingen getroffen voor een forse stalling onder De Geus (circa 3.000 plekken). Voor de langere termijn zijn nog verschillende locaties . in studie:

- een uitbreiding van de stalling onder het stationsplein aan de kant van het LUMC
- een ondergrondse stalling aan de centrumzijde, evenwijdig aan de spoordijk
- een bovengrondse stalling op de locatie van het huidige taxipallet
- een bovengrondse staling onder de spoordijk, toegankelijk vanuit de tunnel Rijnsburgerweg

Legenda

- Fietsroute
- Bestaande fietsenstalling
- Fietsenstalling in voorbereiding
- Nieuwe fietsenstalling
- Entree naar fietsenstalling

CONCEPT



CONCEPT

Busstation en busroutes

Openbaar vervoer: Knooppunt Leiden Centraal en bussen

Knooppunt Leiden Centraal onderdeel is van de MIRT-verkenning, die in opdracht van het ministerie I&W is opgesteld, in samenwerking met regionale en landelijke partijen. Een goed ingericht busstation bepaalt in belangrijke mate de kwaliteit en succes van de overstapfunctie van Knooppunt Leiden Centraal. Daarnaast moet het parkeren van fietsen optimaal geregeld zijn.

Het busstation Leiden Centraal blijft op de huidige locatie en wordt daar vernieuwd. Er zijn mogelijkheden om boven het busstation te bouwen. Deze opties worden behandeld in het hoofdstuk over de kavels (kavel B1, busstation). De uiteindelijke bouwkundige en programmatische mogelijkheden (bijvoorbeeld inpandig en overdekt) worden verder onderzocht in de MIRT-studie. Ook de mogelijkheden voor aansluiting op het NS station krijgen aandacht in deze studie.

In het kader van de prioritering ‚verkeersveiligheid en groeibestendigheid wordt ingezet op een bus-vrije Stationsweg en Steenstraat. Bereikbaarheid en betrouwbare routes (op tijd rijden) voor bussen zijn belangrijk voor het functioneren van Knooppunt Leiden Centraal. De bussen rijden daarom straks via een aantal routes die zoveel mogelijk aan al deze gestelde eisen voldoen. Voor de HOV- en streekbussen richting Katwijk en Noordwijk loopt de route via de Plesmanlaan en richting Zoetermeer rijden de bussen over de Centrumroute en de Bargelaan.

Voor de stadslijnen die door de Breestraat rijden zijn de volgende opties in beeld, mede in het kader van de agenda ‘Autoluw’:

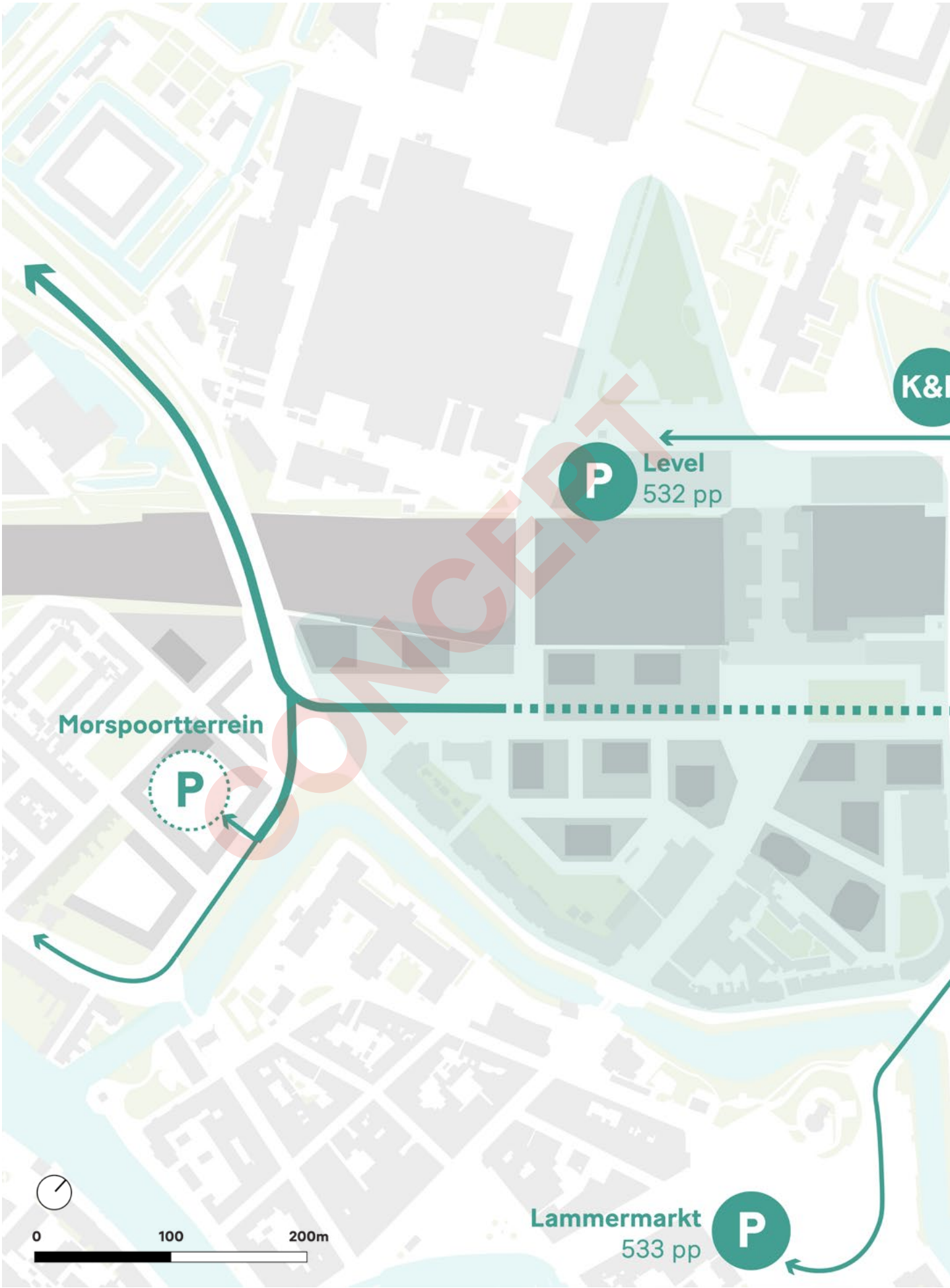
1. via Bargelaan, Schuttersveld en Turfmarkt
2. via Morsweg en Rijnzichtbrug.

De nieuwe busroutes, in combinatie met de verwachte groei van fietsstromen, vragen om structurele ingrepen, inclusief verbredingen van de onderdoorgangen onder de spoorbundel. De mogelijkheid om in de verre toekomst een tramverbinding toe te voegen aan de route Plesmanlaan, via het stationsgebied (Bargelaan-zijde) naar het Schuttersveld, moet ook mogelijk blijven.

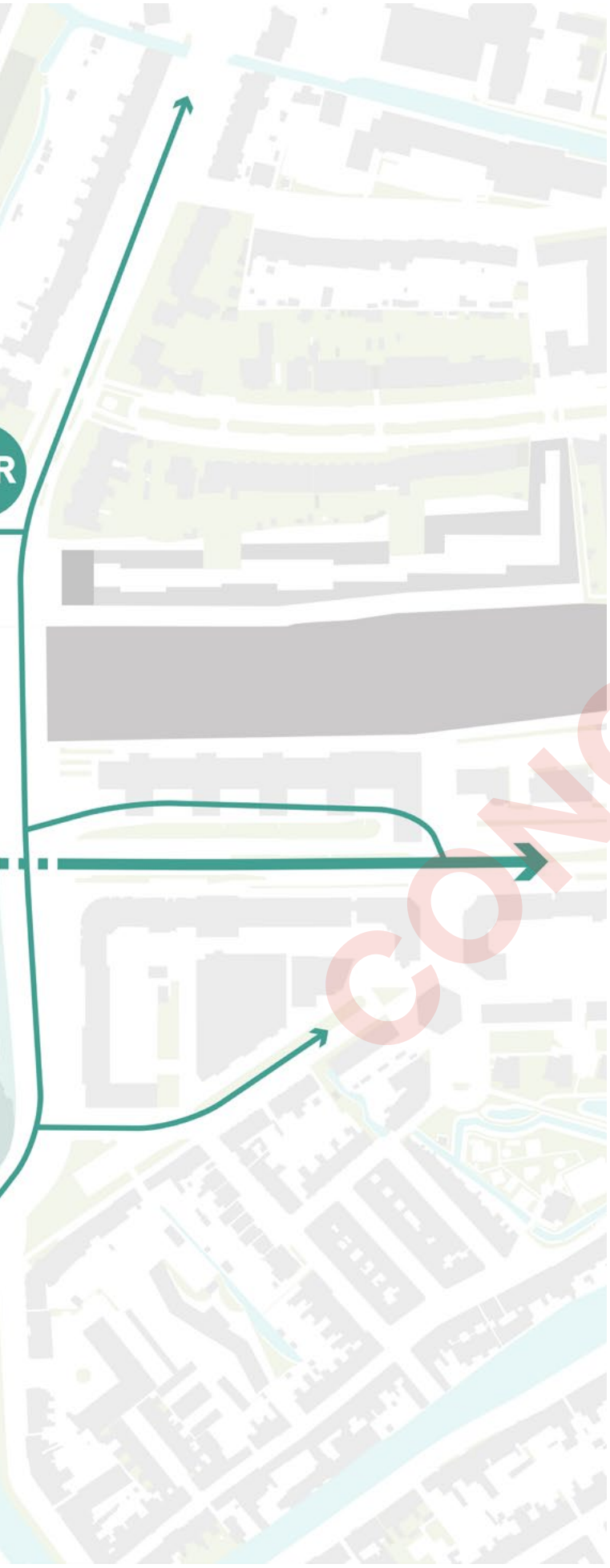
Legenda

- Busstation
- Busroute
- Busroute optie

CONCEPT



Hoofdroutes autoverkeer en parkeergarages



MaaS, taxi en Kiss & Ride

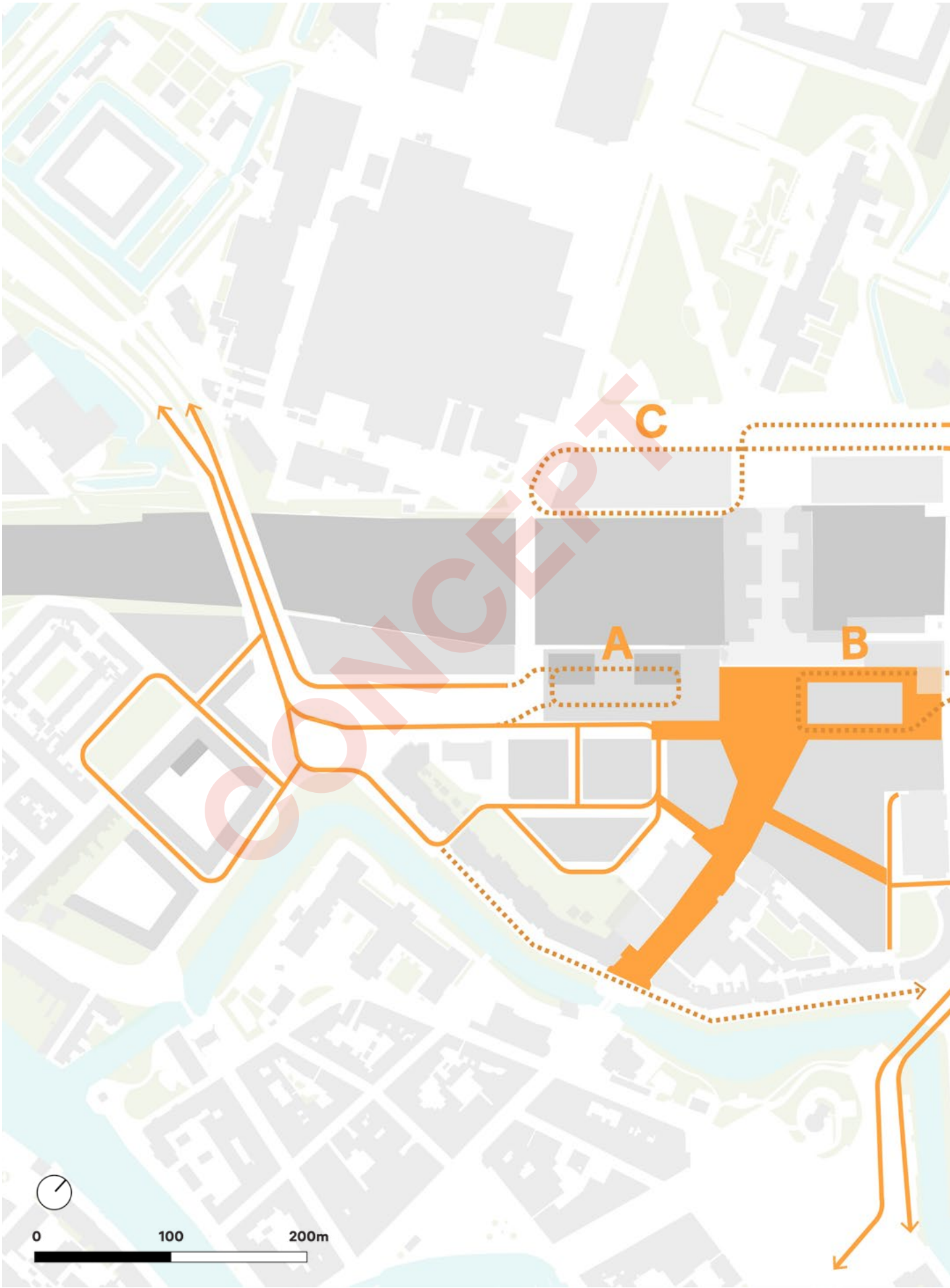
Een Kiss & Ride voorziening is belangrijk voor het functioneren van Knooppunt Leiden Centraal. Voor het halen en brengen van treinreizigers moet de nieuwe Kiss & Ride voorziening aantrekkelijker en veiliger worden, zodat verkeersconflicten worden voorkomen. Aan de stationszijde bij het LUMC zijn hiervoor verschillende opties die nader uitgewerkt moeten worden. De nieuwe invulling voor de taxistandplaats vraagt nader onderzoek. Wat is het minimale aantal benodigde taxistandplaatsen en passen die op de huidige locatie? In paragraaf 8.6 wordt hier uitgebreid op ingegaan.

In het stationsgebied wordt het gebruik van duurzame vervoerwijzen gestimuleerd. Door de autoafhankelijkheid terug te dringen wordt de impact van autogebruik op de openbare ruimte verkleind. Dit gebeurt door het aanbieden van deelmobiliteit in openbare parkeergarages van fiets, step, scooter en auto, door Mobility as a Service (MaaS) en mogelijk ook met Mobility Hubs (zogenaamde plekken met aanbod van deelmobiliteit) in of buiten het stationsgebied,.

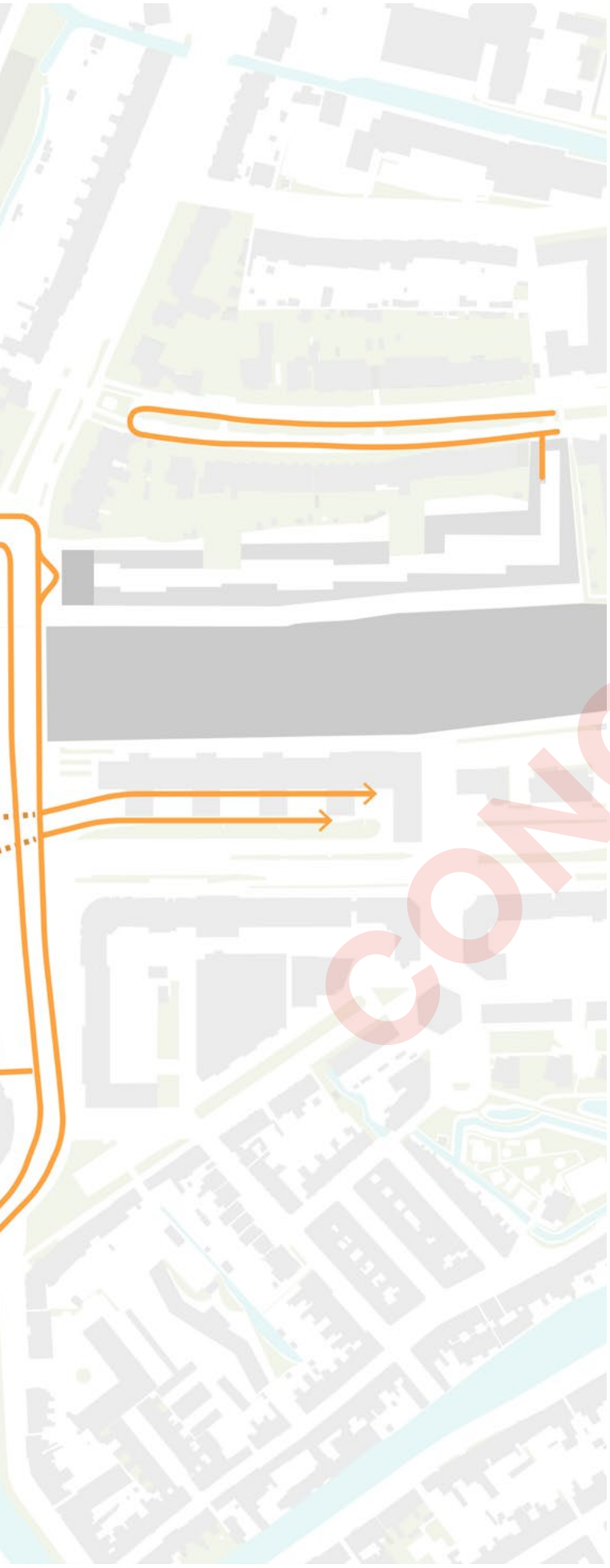
CONCEPT

Legenda

- K&R Kiss & Ride
- P Openbare parkeerlocatie
- Autoroute
- Autoluw gebied



CONCEPT



Privé automobiliteit en logistiek

De Leidse Ring Noord is in de belangrijkste drager van het interne autonetwerk van de stad en zorgt voor een goede autobereikbaarheid. Vanaf de Leidse Ring (LRN) zijn de bestemmingen en parkeerlocaties in het stationsgebied bereikbaar.

Het stationsgebied, het Morspoortterrein, de Connexxionlocatie en de binnenstad worden autoluw, waardoor extra ruimte ontstaat voor lopen, fietsen en vergroening. De kleine Leidse straatjes krijgen een gedeelde bestrating en geen aparte rijbaan voor auto's. Ze zijn toegankelijk voor bestemmingsverkeer, hulpdiensten, verhuizingen en logistieke diensten, zoals pakketbezorgers.

Het mogelijk verminderen van doorgaand autoverkeer op de Morsweg en de Rijnsburgerweg biedt het stationsgebied en omgeving veel kansen. Fietsers en voetgangers kunnen meer ruimte krijgen, kruispunten worden overzichtelijker en minder belast. Deze straten kunnen dan verkeersveiliger, aantrekkelijker en groener worden ingericht en de belasting van verkeersgeluid en -uitstoot kan verminderen. De mogelijke verdrijvingseffecten van autoverkeer naar andere plekken moet verder onderzocht worden, evenals de concrete maatregelen waarop deze ingreep vormgegeven kan worden. Er is een nauwe relatie met onder andere de versterking van de noord-zuid verbinding op het LBSP (Sandifortdreef, Darwindreef) en verschillende aansluitingen op de Leidse Ring Noord.

Er wordt in stationsgebied niet op straat geparkeerd, maar in gebouwde parkeergarages. Er kunnen voor mindervaliden parkeerplaatsen op straat gemaakt worden, als andere vormen van toegankelijkheid ontoereikend zijn. De omvang van de parkeergarages is passend bij de voor het gebied afgegeven parkeernormen. Het grootste aanbod van parkeerplaatsen bevindt zich momenteel in het Morssingelblok en op het Morspoortterrein. In de gebiedsvisie is in het Moorpoortterrein een reservering opgenomen voor een parkeervoorziening. Nader onderzoek is nodig om de precieze omvang van het aantal parkeerplaatsen te bepalen.

Legenda

Logistiek routes
Opties logistiek station

CONCEPT

Merenwijk

CONCEPT

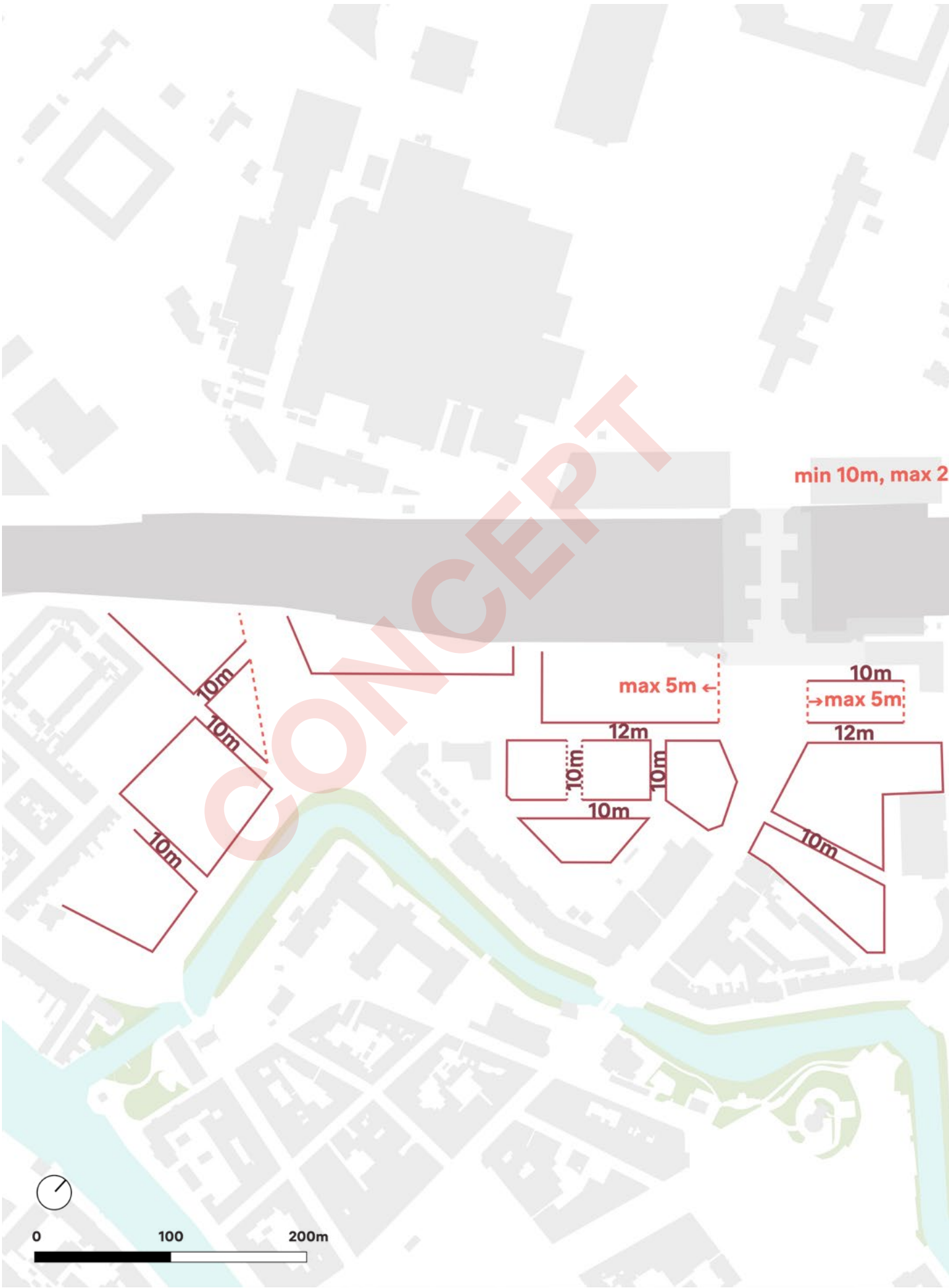
5.2
De gebouwen in het stationsgebied

Uit het oogpunt van duurzaam ruimtegebruik, het maximaal benutten van de ligging nabij het Knooppunt Leiden Centraal, het aanbieden van voldoende nieuwe woningen en werkplekken én het bijdragen aan de levendigheid van het stationsgebied, is er een intensief bouwprogramma voor het stationsgebied samengesteld. Voor de kern van het stationsgebied (Rijnsburgerblok, Morssingelblok, Buslocatiel en Trafolocatie) wordt voor dit programma een bijzonder gebouwtype voorgesteld. We noemen dit type: sokkel en bovenbouw. Door dit gebouwtype kunnen kleinschalige straten hand in hand gaan met een fors bouwprogramma.

CONCEPT

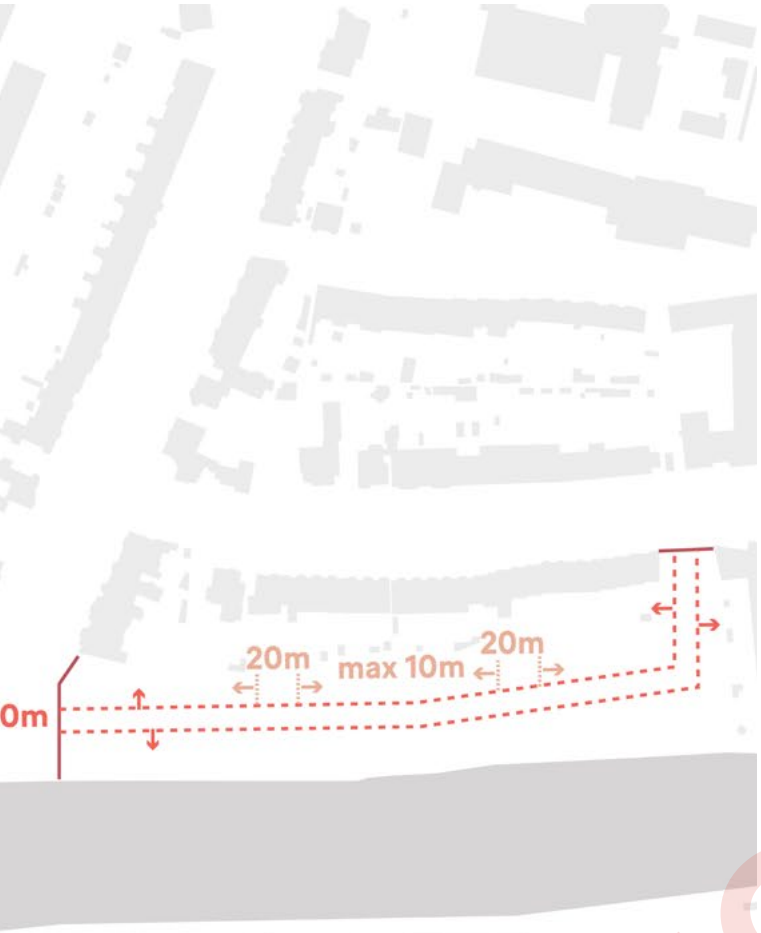
Legenda

- Morspoortterrein
- Trafolocatie
- Buslocatie
- Morssingelblok
- K-Kavels
- Connexxionlocatie



CONCEPT

Bebouwingsgrenzen



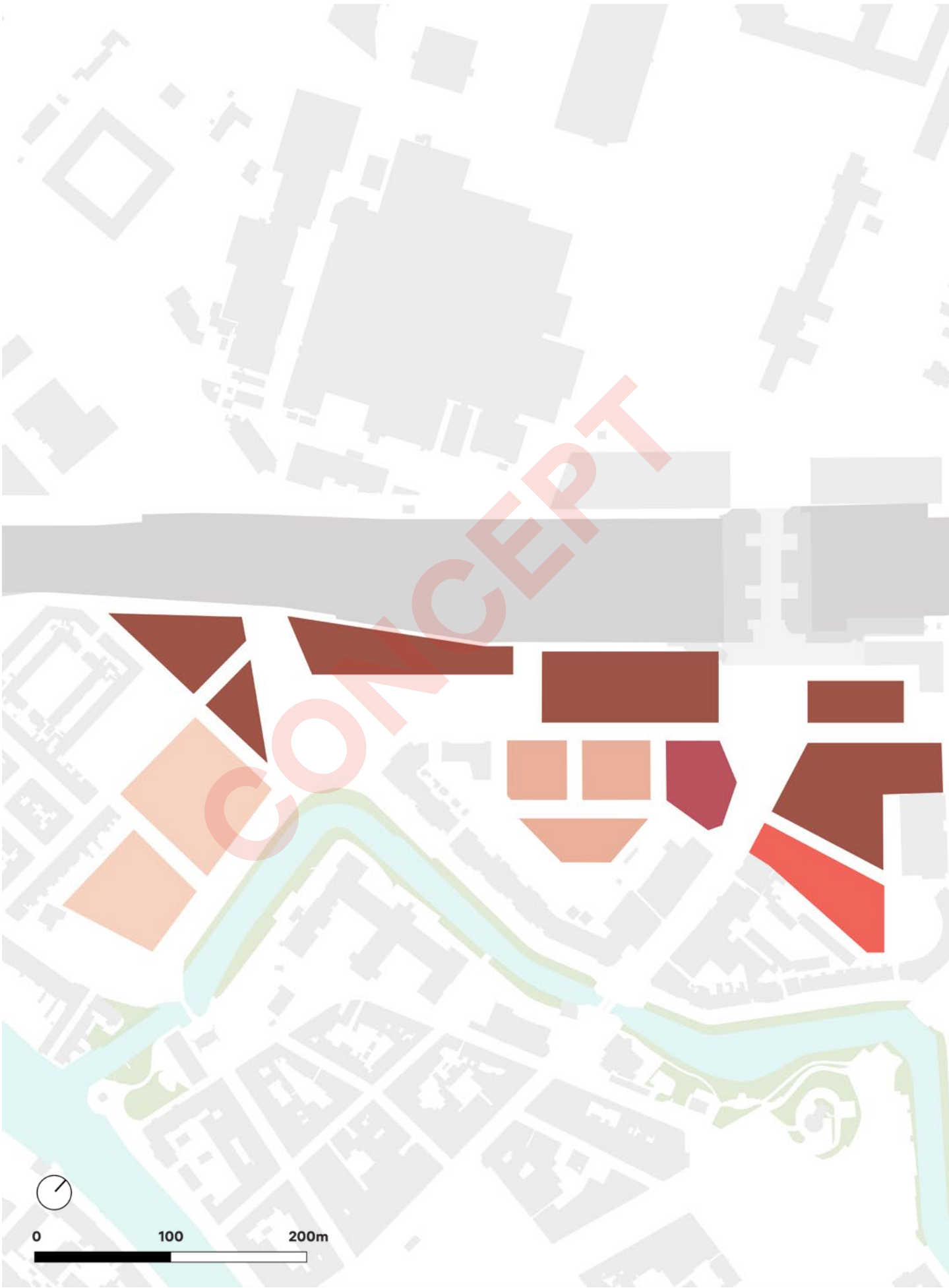
Tien tot zestien meter hoge sokkels (drie à vier verdiepingen) vormen de straatwanden. Bovenop elke sokkel komen één of meer bovenbouwen, die terug liggen ten opzichte van de straatgevels. Zo ontstaat er, in aanvulling op de bestaande Stationsweg en Schipholweg, een netwerk van kleine straten (de Leidse straatjes) van 10 tot 12 meter breed, die in schaal aansluiten op de historische binnenstad. De straten krijgen veel licht, de warmte van de zon is voelbaar en de hogere bovenbouwen zijn minder zichtbaar vanuit de openbare ruimte. In vaktermen wordt dit terug liggen een 'setback' genoemd. De bovenbouwen staan onderling op voldoende afstand. Uitzicht, zonlicht en privacy van de woningen, buitenruimten en kantoorruimte zijn daardoor gewaarborgd.

In de plinten van de sokkels is ruimte voor wonen en werken maar ook voor andere functies, vooral langs de doorgaande straten (o.a. de Stationsweg) en de pleinen. Het Stationsplein aan de centrumkant wordt omringd door horeca, een bioscoop en een supermarkt. Langs het Ballonpad liggen op de begane grond de lobby en het restaurant van een hotel.

CONCEPT

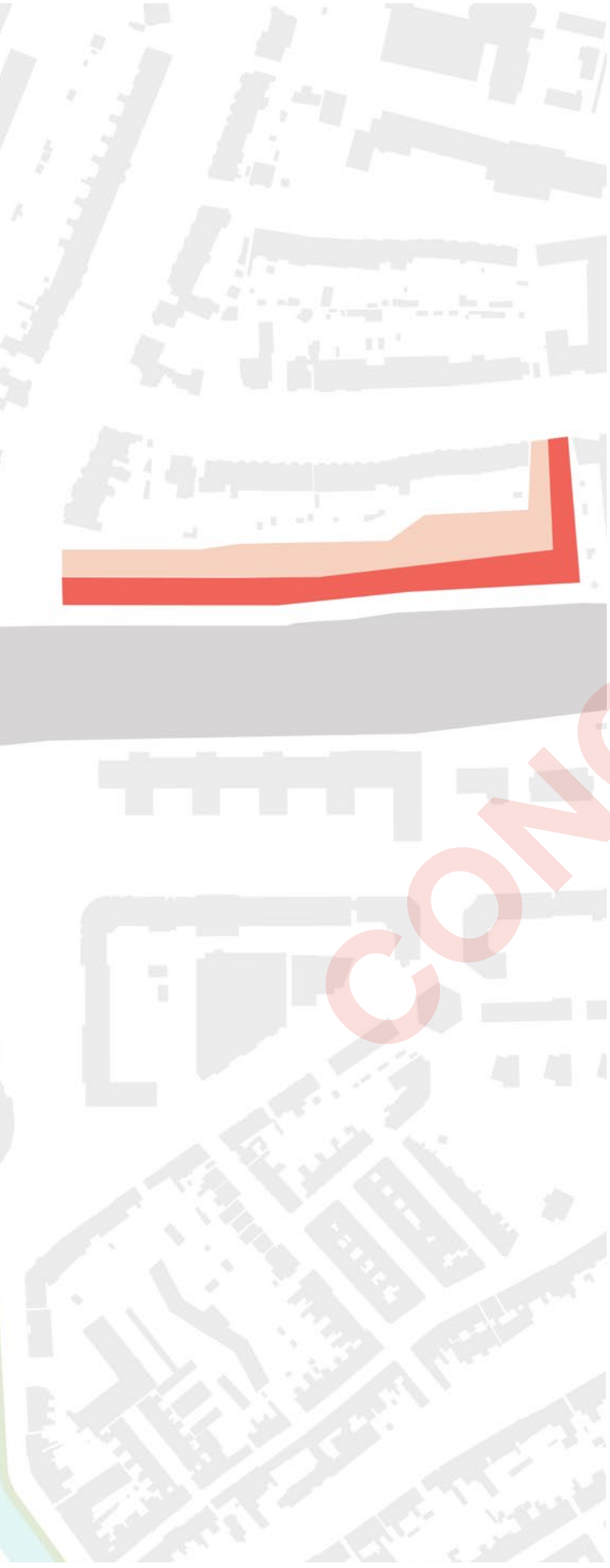
Legenda

- Vaste rooilijn
- Flexibel rooilijn
- Optionele straat
- Pocket park van 20 m breed



CONCEPT

Bebouwingshoogten exclusief bovenbouwen



Legenda

- Max 10m
- Max 11m
- Max 12.5m
- Max 14.5m
- Max 16.25m

CONCEPT

CONCEPT

Bebouwingshoogten bovenbouwen

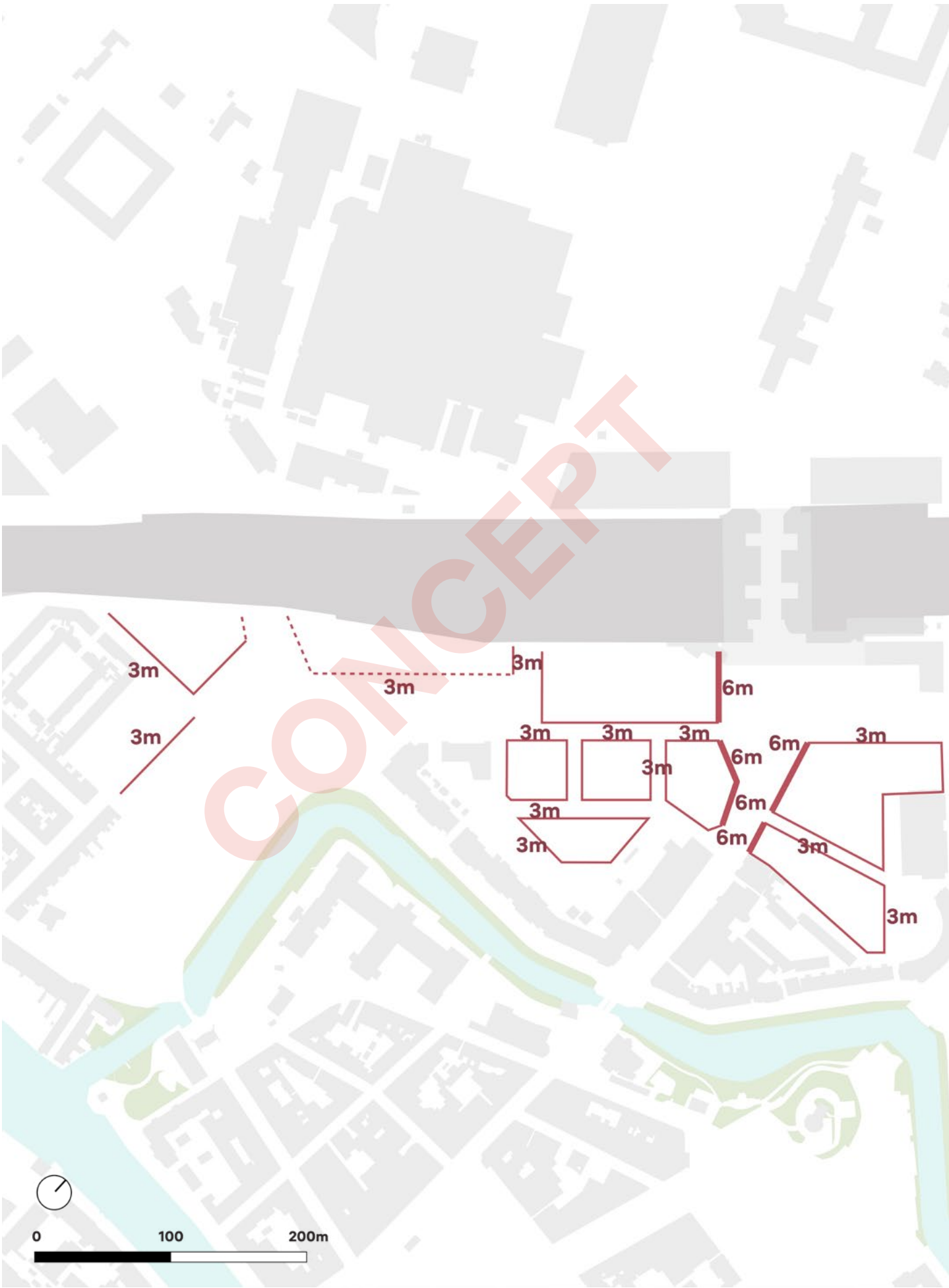
De hoogte van de bovenbouwen varieert van 70 meter hoog, aan het spoor en langs de Schipholweg, tot 30 meter aan de centrumzijde. De overgang van nieuwe bebouwing naar de bestaande lagere bebouwing langs de Singel en in het stadscentrum vindt zo geleidelijk plaats.

Op twee plekken worden andere gebouwtypes voorgesteld. In het Morspoortterrein wordt de basis gevormd door bouwblokken met groene binnenhoven. Langs het spoor keert nog eenmaal het sokkel-bovenbouw type terug. Op de Connexxionlocatie wordt een autovrije straat aan weerszijden geflankeerd door (voornamelijk) woningbouw van drie en vier verdiepingen hoog, met de vier verdiepingen aan de zijde van het spoor. Waarbij hoogte accenten van vier bouwlagen aan de straatzijde en tot zes bouwlagen aan de spoorzijde worden toegepast.

CONCEPT

Legenda

- Max 70m sokkel-bovenbouw
- Max 50m sokkel-bovenbouw
- Max 30m sokkel-bovenbouw
- Max 30m hoogbouw
- Incidentele verhoging van de gebouwhoogte tot max 13m, 30% van de footprint
- Incidentele verhoging van de gebouwhoogte tot max 18,5m, 30% van de footprint
- Sokkel + bovenbouw-type
- Hof-type

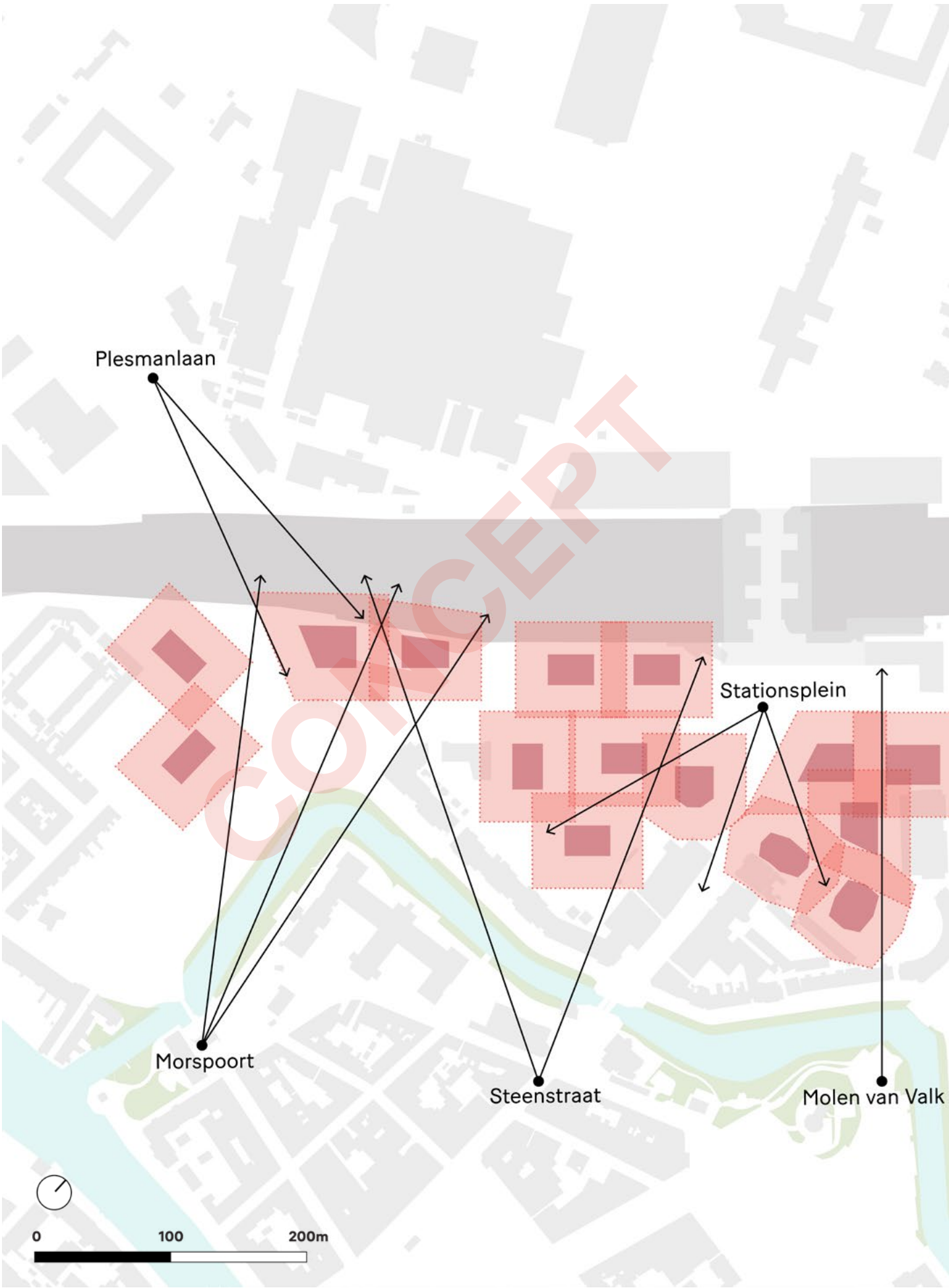


Maten van de verspringing tussen onderbouwen en bovenbouwen

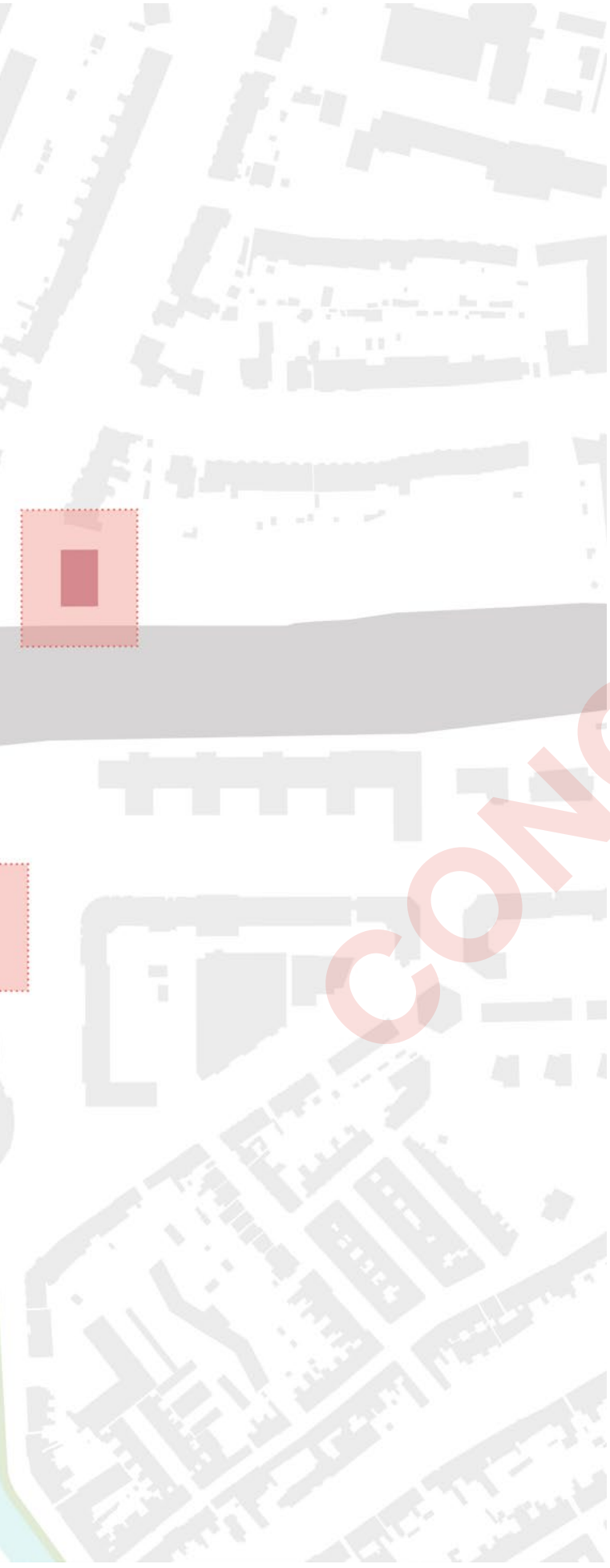
CONCEPT

Legenda

- Setback verplicht
- Alternatieven voor setback bespreekbaar



Te behouden doorzichten tussen de bovenbouwen



5.3
Molenbiotoop

In het Singelpark, aan de rand van het plangebied van deze visie, staan de molens ‘De Valk’ en ‘De Put’. Deze molens staan beide aan de Singel, net buiten het projectgebied van de gebiedsvisie, maar de ontwikkelingen in het stationsgebied staan in de invloedsfeer, de zogenaamde molenbiotoop, van deze molens.

De twee molens hebben een cultuurhistorische waarde en een maatschappelijke functie. ‘De Valk’ als molenmuseum en ‘De Put’ als werkende graanmolen, waar eigen gemaald meel wordt verkocht. Ze verdienen een respectvolle aanpak, gegeven de bouwopgave voor het stationsgebied.

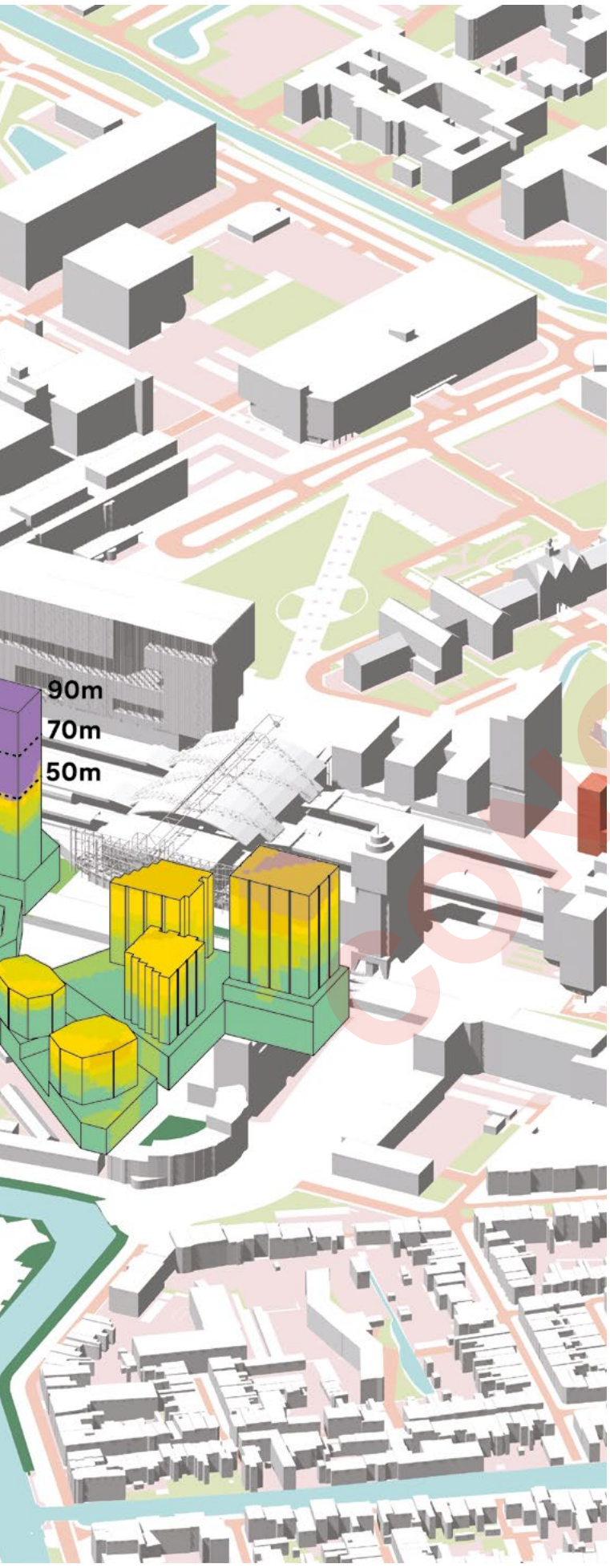
In overleg met de provincie en de eigenaren van de molens worden afspraken gemaakt op welke wijze de waarden van de molenbiotopen worden geborgd.

CONCEPT

Legenda

- Bovenbouw
- Referentie afstand tussen torens:20m
- zichtlijn tussen bovenbouwen behouden

Onderzoek zichtbaarheid bovenbouwen

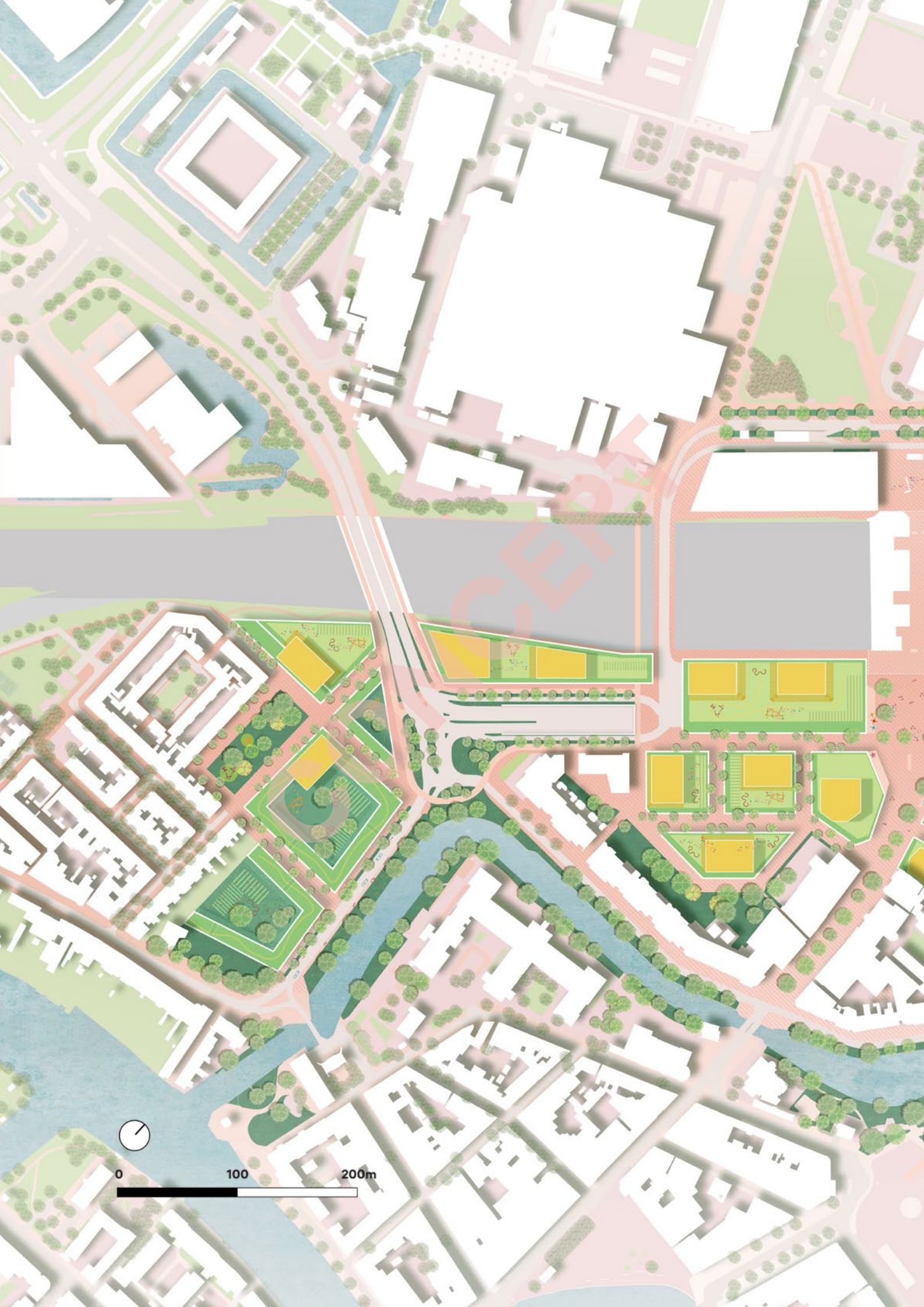


Onderzoek zichtbaarheid bovenbouwen: de onderzochte posities

Legenda

- 80-100% zichtbaar
- 60-80% zichtbaar
- 40-60% zichtbaar
- 20-40% zichtbaar
- 0-20% zichtbaar

CONCEPT


0
100
200m

6 PLEK VAN ONTMOETING

"Ik wens vooral een plek in het stationsgebied voor kunst van en/of podium voor jonge kunstenaars om zo het gebied vrolijker en levendiger te maken. En om met kunst ook de Leidse identiteit te laten zien."

Het stationsplein staat voor ontmoeten. Wie je ook bent en waar je ook vandaan komt, in het stationsgebied word je gastvrij en vriendelijk ontvangen. Er is hier altijd wat te doen en een ontmoeting, spontaan of op afspraak, is hier meer dan vanzelfsprekend. De omgeving is toegankelijk ingericht en heeft een bruisende uitstraling. Het is er levendig, gezellig en er heerst een en al bedrijvigheid.

Bij de herinrichting van het stationsgebied wordt daarom veel aandacht besteed aan de openbare ruimte. Naast een ruim aanbod van nieuwe woon- en werkplekken worden de straten, pleinen en parkjes in het gebied vernieuwd en opnieuw ingericht. Een andere lang gekoesterde wens van de stad Leiden gaat ook daarmee in vervulling: het maken van een veel groener stationsgebied. Het groen in het stationsgebied stimuleert de toegankelijkheid en maakt het verblijf aldaar aantrekkelijk. Het wordt een vanzelfsprekendheid om daar met elkaar af te spreken. Schaduwplekken brengen verkoeling op hete dagen en de zonliefhebbers komen ook aan hun trekken.

6.1
Een levendige, groene openbare ruimte

De vergroening van het stationsgebied dient dus twee doelen. Allereerst het maken van een aantrekkelijke, schaduwrijke openbare ruimte, waar mensen elkaar ontmoeten en zich prettig voelen en waar ze graag willen lopen, fietsen en verblijven. Het andere doel is het maken van groene ruimte met een hoge ecologische waarde, zodat er aantrekkelijke leefgebieden (biotopen) ontstaan, waar flora en fauna elkaar ontmoeten en 'hand in hand' samen gaan.

Bij het vergroenen van het stationsgebied wordt aandacht besteed aan een scala aan plekken en ruimtes:

- de groene omkadering van het stationsgebied van de Plesmanlaan, het Schuttersveld, de Rijnsburgerweg en de Singel wordt uitgebreid met de Bargelaan, Schipholweg en de Stationsweg;
- de twee stationspleinen, de entrees van de stad, worden omzoomd met bomen;
- uitbreiding van buurtparkjes en -pleinen in het Morssingelblok, op de kop van de Singel (waar het kunstwerk 'Vierkant in Vierkant' staat) op het Morspoortterrein en in het Rijnsburgerblok;
- een groene inrichting met geveltuintjes en bomen van de kleine straatjes in het nieuwe stationsgebied;
- de daken van alle laagbouw worden vergroend en ingericht op 'slim watergebruik';
- verticaal groen bekleed gedeeltelijke de gevels van nieuwe gebouwen.

Openbare ruimten in het stationsgebied

CONCEPT

Vergroening van het stationsgebied

Legenda

Groentypen:
- Singel
- Pocket parks
- Hoven
- Lanen
- Stationspleinen en stationsweg
- Straatje

CONCEPT

Een groen raamwerk van 'grote straten'

Het stationsgebied is omsloten door een groene hoofdstructuur, bestaande uit de Singel en de grote profielen van Plesmanlaan en Schuttersveld-Rijnsburgerweg. Deze drie straten maken onderdeel uit van de aanpak voor de 'Leidse Lanen'. Waar de lanen overlappen met het stationsgebied worden de bermen maximaal vergroend en worden, waar mogelijk, bomen toegevoegd. Soortenkeuze en beheer worden afgestemd op het ecologisch profiel van het stationsgebied en omgeving.

In het plan voor het stationsgebied worden Bargelaan, Schipholweg en Stationsweg aangesloten op de groene boog en verder vergroend met als doel om profielen met mooie lange bomenlijnen te maken. De Bargelaan krijgt een dubbele berm met bomen die het stationsplein afschermt van de grote open ruimten op het BLSP. Bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden. De Schipholweg krijgt ook één doorlopende bomenrij en de bestaande bomenrij op de Stationsweg wordt aangevuld en verlengd tot aan het Stationsplein.

De Singel is een krachtig beeldmerk van Leiden, een kroonjuweel van de Leidse stadsecologie. De singeloevers krijgen internationale allure door een parkachtige transformatie waar de Leidenaar kan flaneren en ontmoeten. Dit zogenaamde 'Singelpark' is al deels gerealiseerd en groeit uit tot een robuust element in de groene, ecologische stadsstructuur. Het aanpassen van de oevers biedt ook kansen om extra open water te creëren, met respect voor de huidige recreatieve functie.

Conform het 'Beeldkwaliteitsplan Singelpark' en het handboek 'Kwaliteit Openbare Ruimte', worden oevers van de Morssingel en Rijnsburgersingel toegevoegd aan de wandelpromenade 'Singelpark'. De wallekanten krijgen een ecologisch waardevolle, groene beplanting. De blauw-groene structuur van het Singelpark krijgt via Schuttersveld, Stationsweg en Morssingel een sterke verbinding met het stationsgebied. De vergroeningsplannen voor het stationsgebied liften mee met én dragen bij aan de groene ambitie voor het Singelpark.

Rust en ontmoeting: buurtparkjes en buurtpleinen

Het Morspoortterreinpark, het Morssingelblokpark en de Ballontuin worden elk van een eigen parkje voorzien. In de buurtparkjes staat rust en (spontane) ontmoeting centraal. Het Morspoortterreinpark is een mooi groen park op de overgang tussen nieuwe bebouwing en Transvaal. Het wordt een veelzijdig parkplein met speelruimte, rustige zitplekken, een rijke beplanting en mogelijk aanvullend waterberging,

De groene boog: boven huidige situatie, onder toekomstige situatie

Aantrekkelijk wandel- en recreatigebied (Singelpark Leiden, impressie)

Bepanting verhoogd de biodiversiteit (Rijnsburgersingel, Leiden)

CONCEPT

ondergronds of in de vorm van een wadi. Een wadi is een laagte waarin overvloedig regenwater zich kan verzamelen en de bodem in kan filtreren.

Het nieuwe park in het Morssingelblok wordt meer toegankelijk en aantrekkelijker gemaakt. In het hart van het blok blijft het bestaande parkje behouden. Het krijgt een lichte make-over met een ecologische passende groene inrichting, zitplekken en spelvoorzieningen.

De Ballontuin is een intiem nieuw parkje grenzend aan het Ballonpad. Het wordt ingericht om in de directe nabijheid van het drukke OV-knooppunt een stille plek te maken waar het heerlijk rustig zitten is en waar je elkaar in alle rust kan ontmoeten.

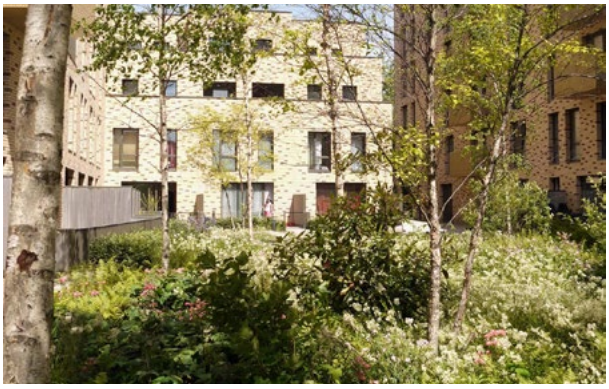
Op de kop van de Singel, tegenover het Museum van Volkenkunde, wordt een grote open groene ruimte gemaakt met veel aandacht voor kruiden en grote bomen, passend bij de signatuur van het Singelpark. Inrichting en ontwerp worden afgestemd aan de aanwezigheid en zichtbaarheid van het kunstwerk 'Vierkant in Vierkant'.

Buurtparkjes: boven huidige stuatie, onder toekomstige situatie

De stationspleinen: de groene, levendige entrees van de stad

De twee stationspleinen zijn belangrijke entrees van de stad. Het zijn pleinen waarmee de stad zich bij binnenkomst laat zien, aan haar bewoners, gebruikers en bezoekers. Zij geven de eerste indruk van de stad, die in de toekomst veel groener wordt dan nu het geval is. En ook veel levendiger: de stationspleinen worden de centrale pleinen in het gebied, waar levendigheid en ontmoeting centraal staat. De vergroening staat daar ten dienste van.

Het Stationsplein Centrumzijde heeft een karakteristieke trechtervorm, die de route naar het centrum via de Stationsweg mooi inleidt. De bijzondere pleinvorm maakt dat het plein uit twee zones bestaat: het vierkante deel tussen busstation en taxipalet, en een taps toelopend deel richting Stationsweg. Het vierkant wordt aan drie zijden omzoomd met bomen, langs het busstation, Stationsweg en taxipalet. Het taps toelopende deel krijgt een bomenrij aan de oostzijde, die de logische verlenging is van de bestaande bomenrij aan de Stationsweg. Natuurlijk wordt ook rekening gehouden met de jaarlijkse viering van Leidens Ontzet, op 3 oktober. Ook in de toekomst kan de Leidse kermis op het Stationsplein en de Stationsweg in volle glorie worden opgetuigd.



Groene oase in de stad (St. Andrews, Bromley-by-Bow, Londen)

Ontmoetingsplek voor de buurt (Norrebrohus, Kopenhagen)

CONCEPT

Voor het **plein bij de Sociale Verzekeringsbank (SVB)** moet een keuze gemaakt worden over de inrichting van wat nu nog het taxipalet is. Hier kan een grote bovengrondse fietsenstalling gemaakt worden met bijzondere gevels (een mooi kunstwerk, een watergordijn, een dynamische lichtgevel of een combinatie van dit alles). Een alternatief is om op zoek te gaan naar een andere locatie voor het tekort aan fietsenstallingen (ondergronds of onder het spoor) en op de plek van het taxipalet een stationspark aan te leggen met een theehuis of koffiebar als ontmoetingsplek.

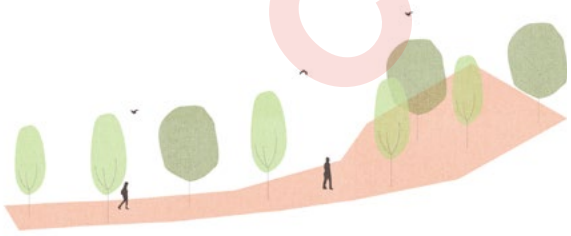
De grootte, de soortkeuze en de inpassing van de bomen op de stationspleinen is onderwerp van nadere uitwerking, waarbij de ruimte voor wortelgroei bijzondere aandacht vraagt: de ondergrond ligt immers vol met obstakels (de Schipholweg-tunnel, ondergrondse bouwdelen en kelders en vitale kabels en leidingen). Bij de uitwerking zal ook blijken of er ruimte is voor boomspiegels, open grond rond de bomen met beplanting of nog meer plantvakken.

Het Stationsplein Zeezijde (aan de kant van het LUMC) is aan twee kanten omsloten door de stoere gebouwen, 'Level' en 'De Kijker'. Deze gebouwen krijgen voorlangs een rij van bomen. Hoewel de pleinen aan centrum- en zeezijde heel verschillend zijn, krijgen ze dezelfde boomstructuur, 3-zijdige boomaanplant. Het plein kan door de ondiepe ligging van de stallingsgarage tot de keuze leiden voor groenvakken met zitranden, zodat bomen extra wortelruimte krijgen. Dit dient nader onderzocht te worden.

De boomaanplant langs de Bargelaan vormt de derde 'groene rand' van Stationsplein Zeezijde. Het plein sluit aan op de voorziene 'Hartlijn', de groene landschappelijke wandelroute die de toegang vormt van het LBSP. De bermen krijgen een kruidenrijke vegetatie, die aansluit op de medicinale beplanting van de 'Hartlijn'.

De Leidse straatjes

De smalle straten in het plan voor de herinrichting van het stationsgebied, de zogenaamde Leidse straatjes (10-12 meter breed), zijn geïnspireerd op de vele smalle woonstraten in het historisch centrum van de stad. Deze straatjes worden gekenmerkt door boomaanplant en geveltuinen en door een gevel-tot-gevel bestrating van rode klinkers. Bewoners van de woningen aan de straatjes kunnen ondiepe geveltuintjes aanleggen (in de volle grond of met potplanten en -struiken). Ook wordt het toegestaan om meubilair tegen de gevel te plaatsen. De straatjes krijgen hierdoor een bijzondere, groene en intieme sfeer, die goed past bij het persoonlijke centrumkarakter van Leiden.



Het stationsplein Centrumzijde met de Stationstraat: boven bestaande situatie, onder toekomsige situatie

Plein omzoomd door bomen (Parade plein, s'Hertogenbosch)

Zitplekken op het plein (Eibikon town centre)

CONCEPT

Daken en gevels: innovatieve vergroening

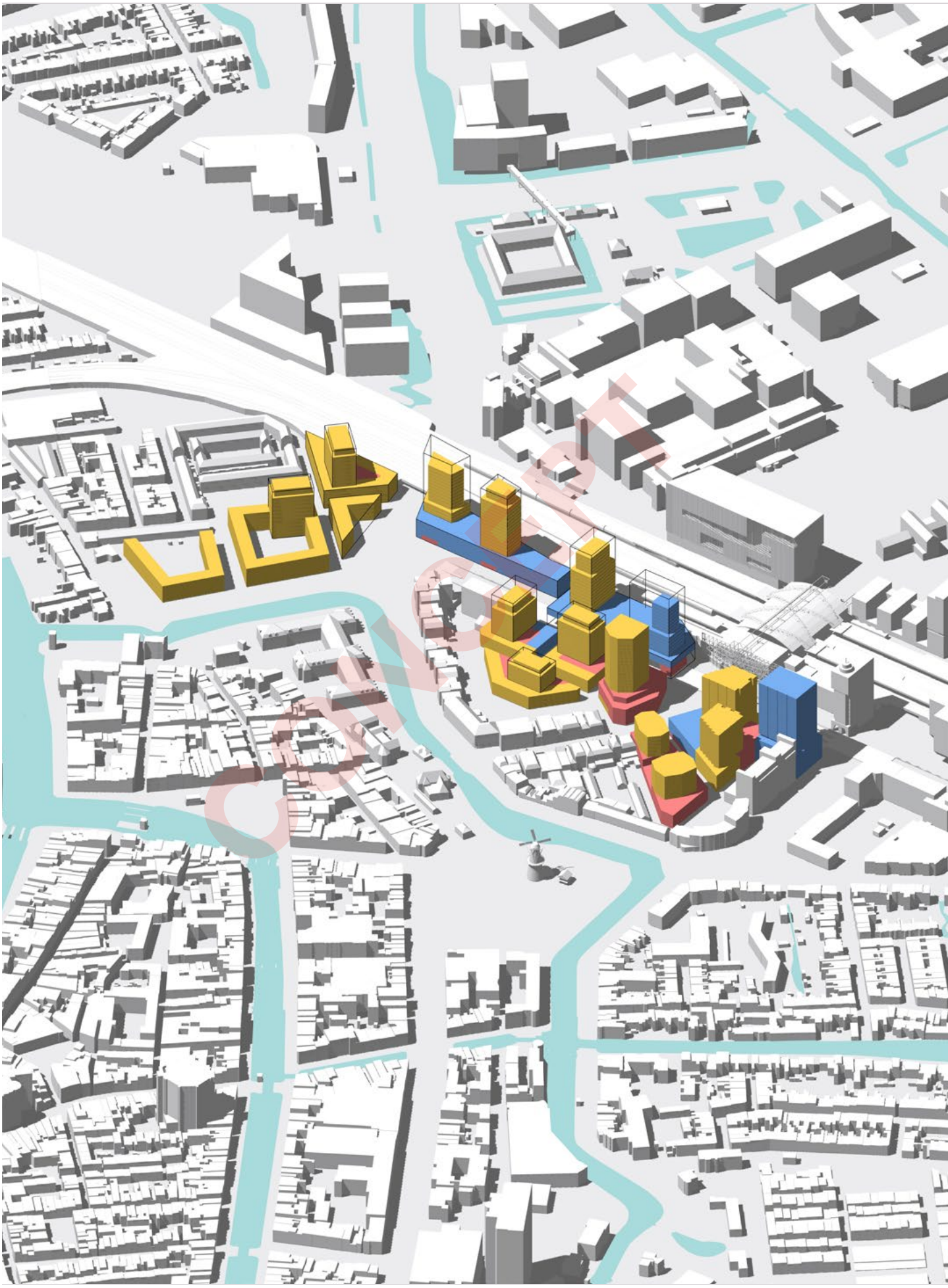
De daken van de laagbouw in het stationsgebied worden deels ingericht als buitenruimte voor de bewoners en werknemers in de bovenbouw. Hier kunnen zij elkaar ontmoeten, kennis uitwisselen en samen genieten. Het grootste deel van het dakoppervlak wordt groen ingericht, met oog voor de stedelijke ecologie, die ondersteund wordt door het dakontwerp en de beplantingskeuze. Door te kiezen voor een uitgekiende opbouw van het dakpakket (aarde- en waterberging) zullen de daken bijdragen aan een robuuste groenstructuur in het stationsgebied en een rol spelen in het waterbeheer.

CONCEPT

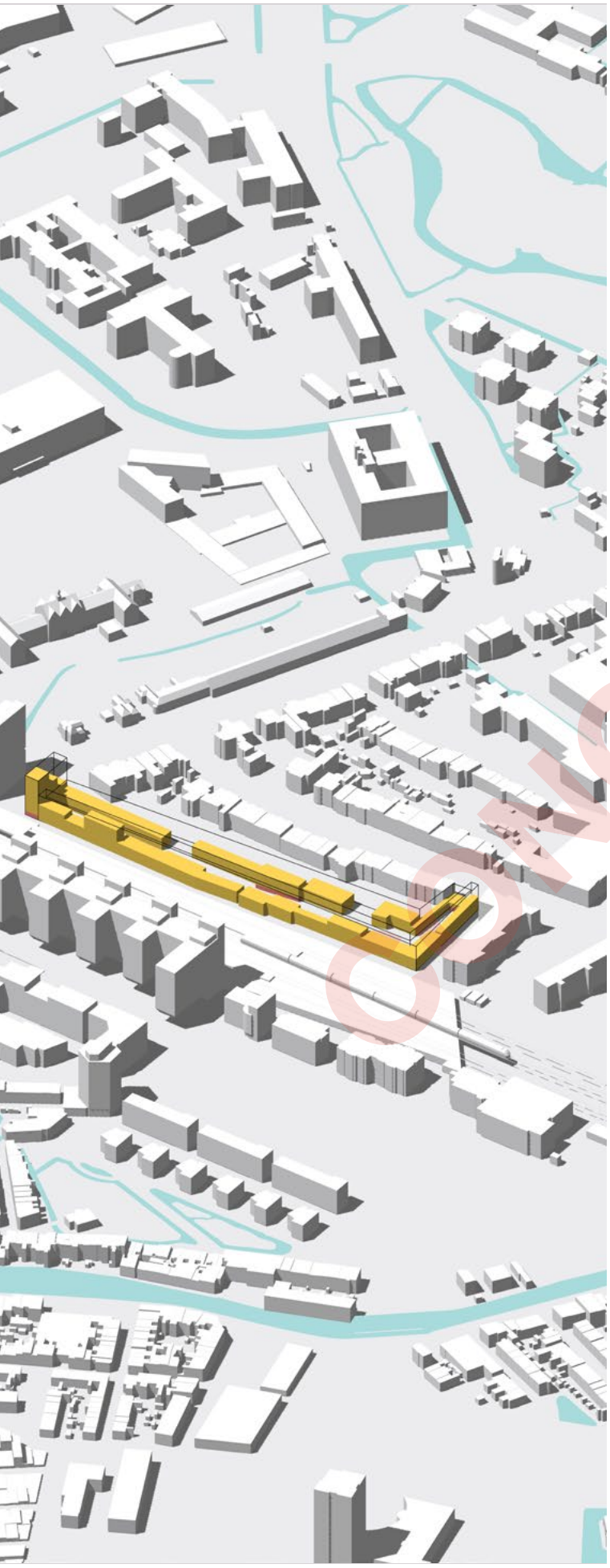
Leidse straatjes: boven huidige situatie, onder toekomstige stuatie

Geveltuin (Wevelgem)

Leidse straat



De mix van nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen



6.2
Programma

Leiden en de regio hebben een grote woningbouwopgave uit te voeren. De krapte op de woningmarkt is groot en de vraag naar kantoren nabij Knooppunt Leiden Centraal en zeker nabij het LBSP is groot. Met andere overheden zijn afspraken gemaakt dat het toe te voegen programma, op het gebied van wonen, werken en voorzieningen, zoveel mogelijk binnen de stadsgrenzen en vlakbij hoogwaardige openbaar vervoer plekken wordt ingepast. Met stadsinbreiding wordt het waardevolle groen aan de randen van de stad en in bijvoorbeeld het Groene Hart behouden. Het stationsgebied is in Leiden dus bij uitstek de plek voor inbreiding en het toevoegen van programma. Hierna worden de verschillende onderdelen van het programma verder toegelicht.

Wonen

Leiden is een stad voor en van iedereen, dat betekent dat we bij het woonprogramma rekening houden met alle doelgroepen. De woningbouw in het stationsgebied wordt gemengd, er komen zowel sociale woningbouw als duurdere woningen in vele verschillende soorten en maten. Het streven is gemengde wijken op stadsniveau te realiseren.

Van de totale woningbouwopgave tot 2030 dient ten minste 30% sociale huur te zijn. Tot 2040 groeit het aantal alleenstaande als samenwonende ouderen sterk. Daarom worden gelijkvloerse woningen voor ouderen gebouwd met liften, die ook geschikt zijn als woonruimte voor bijvoorbeeld starters of kleine gezinnen.

Legenda

- wonen
- werken
- overig
- max bouwenvelope

CONCEPT

Kantoren

De stad Leiden heeft een sterke (regionale) aantrekkingskracht. Met name het stationsgebied is bij uitstek een locatie waar ruimte is voor extra kantoren om aan de regionale vraag naar kantoren te voldoen. De doorontwikkeling van innovation district BLSP leidt tot banengroei, verdichting, meer functiemenging en extra ruimte voor ontmoeten. Met de bouw van kantoren en bedrijven en flexibele kantoorconcepten biedt het stationsgebied ook ondersteunende kansen voor de toenemende bedrijvigheid op het LBSP. En het biedt een oplossing voor de overloop vanuit de Amsterdamse kantorenmarkt.

Kantoren post-corona

In 2020 heeft het thuiswerken als gevolg van de maatregelen rondom het coronavirus een grote vlucht genomen. Ook in de toekomst zal naar verwachting meer dan voorheen thuisgewerkt worden. Verwacht wordt dat werknemers post-corona ongeveer de helft van de werkweek op kantoor zijn. De verwachting is ook dat grote kantoorontwikkelingen voor solitaire gebruikers zich niet meer zo snel zullen voordoen.

De plannen voor stationsgebied Leiden bieden voldoende flexibiliteit om de veranderingen van wonen en werken op te vangen. De totaal omvang van de vraag naar kantoormeters in Leiden zal niet sterk afnemen. Leiden heeft anno 2021 een laag leegstandspercentage voor kantoren. In het stationsgebied kan goed ingespeeld worden op de nieuwe behoeften en maatregelen. Toekomstbestendige kantoren, gelegen op goed met openbaar vervoer ontsloten locaties, blijven in trek als werklocatie

Overige functies

Het stationsgebied is gastvrij. Iedereen voelt zich welkom 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. Het stationsgebied verwelkomt je. 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.

Passende horecavoorzieningen zijn essentieel om de levendigheid in het stationsgebied te bevorderen en de ontmoetingen tussen de bezoekers van het gebied te stimuleren. Ook is uitbreiding van een gepast winkelaanbod een welkome aanvulling. Niet concurrerend met de middenstand van de binnenstad, maar met een toegevoegde waarde richting gezondheid en duurzaamheid. De huidige dagelijkse winkels Jumbo, Aldi en Kruidvat kunnen versterkt, dan wel vernieuwd, terugkeren in het gebied of vervangen met andere formules.

In het stationsgebied is ook behoefte aan maatschappelijke functies, die vooral in het Vondelkwartier en het Schipholweggebied een plek krijgen. Door de toevoeging van wonen en werken aan het stationsgebied is er in ieder geval behoefte aan kinderopvang, ontmoeting (jeugd- en jongerenwerk en welzijnswerk) en voldoende speelruimte.

6.3 Spelregels, verdeling en positie programma

In het Leidse stationsgebied zijn regionale afspraken gemaakt voor de realisatie van een kantoorprogramma van ca. 60.000m2. In de 'Woonvisie' is opgenomen dat van het nog te realiseren woningbouwprogramma er minimaal 30% sociale woningbouw moet worden gerealiseerd. De plaats van deze functies ligt niet vast en zal gedurende de realisatie van het plan uitkristalliseren. Het gemeentelijke projectteam/ supervisor zorgt er, samen met projectontwikkelaars, voor dat deze ambities worden gerealiseerd.

Het stationsgebied heeft omvangrijke bezoekersstromen en kent een hoge dynamiek. Dit biedt mogelijkheden voor het ontwikkelen van een hoogstedelijk gebied met een multifunctioneel karakter door een mix van wonen, werken en voorzieningen.

	WONEN	WERKEN	OVERIG*	TOT ex P**
	m2	m2		m2
De Geus	9,900		9,900	**19,800**
Morssingelblok	21,600	3,600	6,300	**30,600**
De Lorenz + K5	15,300	18,000	2,700	**36,900**
Octagon	6,300		13,500	**18,900**
Buslocatie (max)	8,100	17,100	1,800	**26,100**
Trafolocatie	19,800	27,900	1,800	**49,500**
Morspoortterrein	30,600		8,100	**38,700**
Connexxionlocatie	18,000		1,800	**19,800**
Totaal	129,600	65,700	45,000	**240,300**

*Overig: voorzieningen, retail, leisure, hotel/conf. en inpandige fietsenberging

**Gebouwd parkeren (inpandig en/of ondergronds) is niet opgenomen in de tabel

Indicatief overzicht van de omvang van het te realiseren programma

CONCEPT

Het programma zet in op een gebied met een sterke menging door een complementaire mix van functies die elkaar versterken.

Het stationsgebied Leiden is onderverdeeld in vijf deelgebieden, elk met hun eigen signatuur en behoefte aan verbetering. De herinrichting van alle deelgebieden wordt nauwkeurig op elkaar afgestemd. Elk deelgebied ondersteunt op zijn eigen manier de missie om een volwaardig en kwalitatief hoogwaardig stationsgebied van de toekomst te garanderen. Dit zijn de toekomstplannen van de deelgebieden:

Morssingelblok

Voor de twee bouwkavels aan de Schipholweg (H2, H3) en op het bouwkavel op het binnenterrein (H4) wordt de sokkel gevuld met woon-werk woningen, ateliers, kleine, flexibele kantoor- en bedrijfsruimten, vermaak en gezelligheid. De vierkante meters van de huidige winkels keren er terug. De bovenbouwen zijn geschikt voor kantoren en middeldure huur- en koopwoningen, met op de hogere bouwlagen vrije sectorwoningen.

Connexxionlocatie

De Connexxionlocatie is een woonlocatie met een klein aandeel voorzieningen. Gezinswoningen, kleine, betaalbare appartementen voor jonge alleenstaanden en young professionals, maar ook voor jonge gezinnen en eenoudergezinnen. Langs de achtertuinen van de woningen aan de Boerhaavelaan en langs de spoordijk passen drie-laagse woningen, met hoogteaccenten tot vier bouwlagen, en een kleine stadstuin. Het overige deel van de locatie is geschikt voor huur- en koopwoningen, gestapeld tot vier bouwlagen, met hoogteaccenten tot zes bouwlagen, met incidenteel bouwhoogten tot 30 meter. Voorzieningen als flexibele kantoorruimte, kinderdagverblijf, gemeenschappelijke klusruimten en fietsenstallingen, kunnen worden opgenomen in de wanden aan de doorlopende straat.

Morspoortterrein

Het uitgangspunt voor het nieuwe Morspoortterrein is het maken van een woonbuurt die aansluit op het karakter van de bestaande buurt Transvaal 1. De dichtheid en bouwhoogten zijn lager dan in het centrum van het stationsgebied. Het programma is een mix van gezinswoningen, goedkope en middeldure huur en (sociale) huurwoningen.

De woningen rond de binnenhoven hebben voordeuren aan de straat en bestaan uit gezinswoningen met royale tuinen met de mogelijkheid voor een werkruimte aan de straat. De gezinswoningen worden gecombineerd met beneden-bovenwoningen, met tuin en/of dakterras. In de bebouwingsrand rond de hoven is ruimte voor werk- en klusruimten en gemeenschappelijke fietsenstallingen. In de bovenbouw tussen buurtpark en Singel bevinden zich appartementen voor senioren, in de bovenbouw grenzend aan het spoor sociale huurwoningen. In het bouwblok grenzend aan de Plesmanlaan worden gezinswoningen gebouwd. Op de hoek tegenover de Morspoort is ruimte voor een bijzondere publieke functie, dat geldt ook voor de historische bunker naast de Morspoort. Voor de herhuisvesting van het Sociaal Pension, nu ondergebracht in de historische bunker is het Morspoortterrein één van de van de zoeklocaties die betrokken wordt in het herhuisvestingsonderzoek.

Buslocatie

Voor de Buslocatie zijn in de visie vier varianten opgenomen (zie figuur H8). De ambitie is om boven het busstation, in de sokkel, flexibele kantoren in de twee bouwlagen te realiseren. Hierboven komt een kantoor- en een woongebouw op een collectief dak. In de plint langs het Stationsplein komen opgangen naar de flexibele kantoren en afhankelijk van de grootte van het busstation is plek voor detailhandel en horeca.

Trafolocatie

De bovenbouw aan de zijde van het treinstation is aantrekkelijk voor kantoren voor een of enkele grote(re) gebruikers. In de plint komen flexibele kantoren met horecagelegenheid. De toren aan de zijde van de Plesmanlaan is geschikt voor sociale woningen met op de hogere verdiepingen middeldure huurappartementen. De sokkel biedt ruimte voor flexibele kantoorconcepten.

Taxipalet

Op het Taxipalet bevinden zich momenteel een fietsenstalling en de taxistandplaats. Nader onderzoek is nodig op welke wijze deze plek kan worden verbeterd. In paragraaf 8.6 worden enkele voorstellen gedaan die nader onderzocht moeten worden.

CONCEPT

CONCEPT

CONCEPT

7 PLEK VAN VERGROENING EN VERDUURZAMING

"Grote bomen en zo veel mogelijk groen zijn belangrijk voor het klimaat en het welbevinden van alle mensen die in het stationsgebied wonen, werken en verblijven."

Het nieuwe stationsgebied voelt groen. Letterlijk, maar ook figuurlijk, in de zin van duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. Hergebruik van historische gebouwen, circulatie, duurzame energie en mobiliteit, klimaatadaptie, biodiversiteit en vitaliteit staan hoog in het vaandel in het stationsgebied van de toekomst. In het stationsgebied wordt fysieke beweging door wandelen en fietsen gestimuleerd. Je ruikt er geen uitlaatgassen meer doordat het een emissievrije zone is waar deelmobiliteit de standaard is. Er zijn groene verbindingen naar de singels om te ontmoeten en te ontspannen. De openbare ruimte en de gebouwen zijn bestand tegen hittestress, wateroverlast en zijn droogtebestendig, door de aanplant van groen en het realiseren van waterberging.

Verduurzaming wordt bereikt door vol overtuiging in te zetten op schone en actieve mobiliteit en goed rekening te houden met klimaatverandering, de bouw van energiezuinige gebouwen, energieopwekking en gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, circulair bouwen en veel aandacht voor biodiversiteit en vitaliteit.

7.1 Mobiliteit

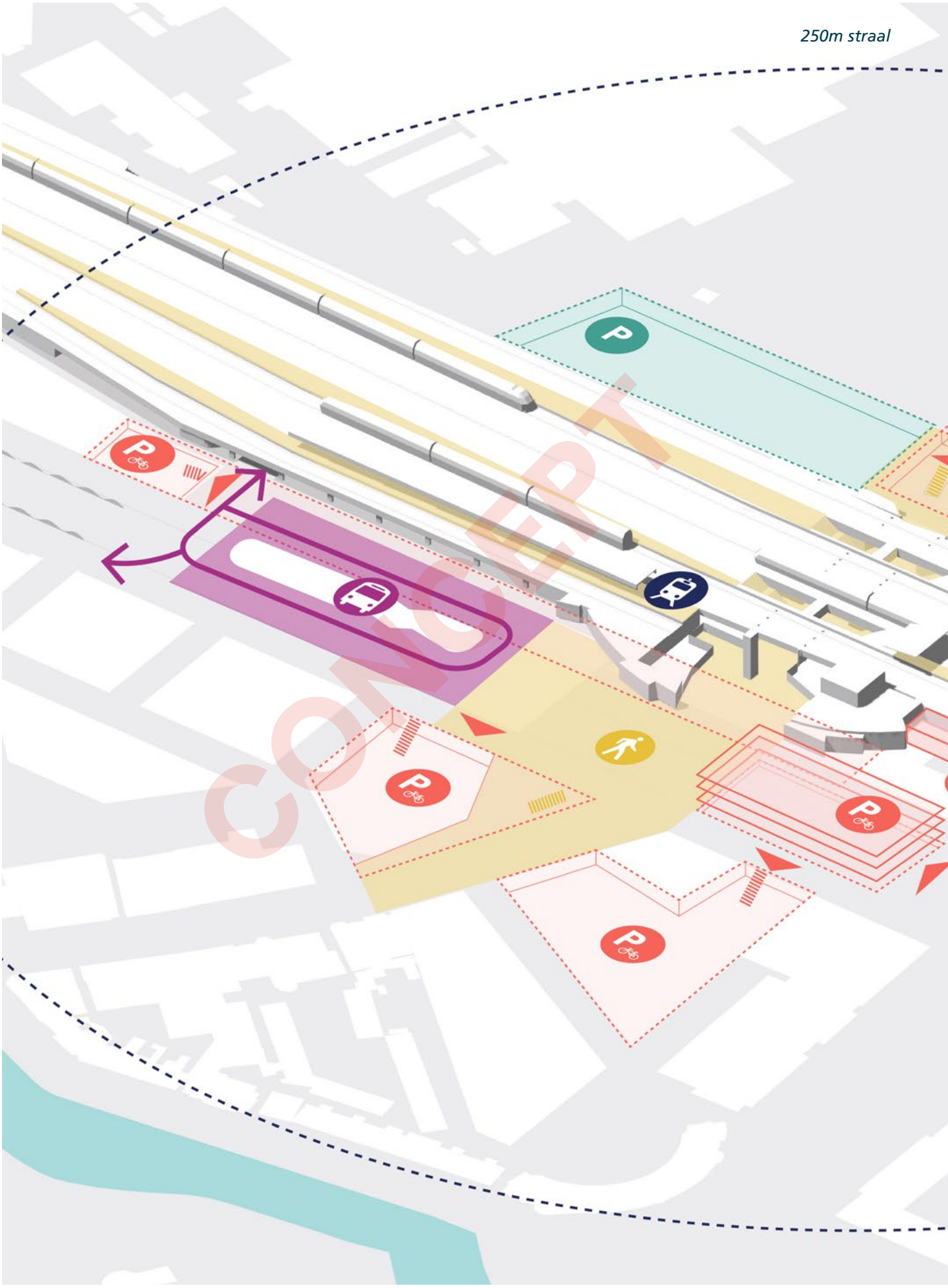
In het gebiedsontwerp wordt zwaar ingezet op duurzame mobiliteit. Het stationsgebied wordt een duurzaam OV-knooppunt waar alle vervoersmodaliteiten samenkomen, zoals treinen en bussen, de fiets en deelauto's. Dit duurzame mobiliteitsconcept kent zes bouwstenen: Transit Oriented Development, zero-emissie vervoer, deelconcepten, actieve mobiliteit, de auto en logistiek.

De auto maakt grotendeels plaats voor wandelen en fietsen. Naast het bestaande openbaar vervoer komt een ruim aanbod van deelmobiliteit beschikbaar. De reizigers krijgen extra duurzame alternatieven aangeboden voor hun first- en last-mile vervoer. Mobility as a Service (MaaS) zijn applicaties voor smartphones. De applicaties geven digitaal toegang tot het mobiliteitsaanbod.

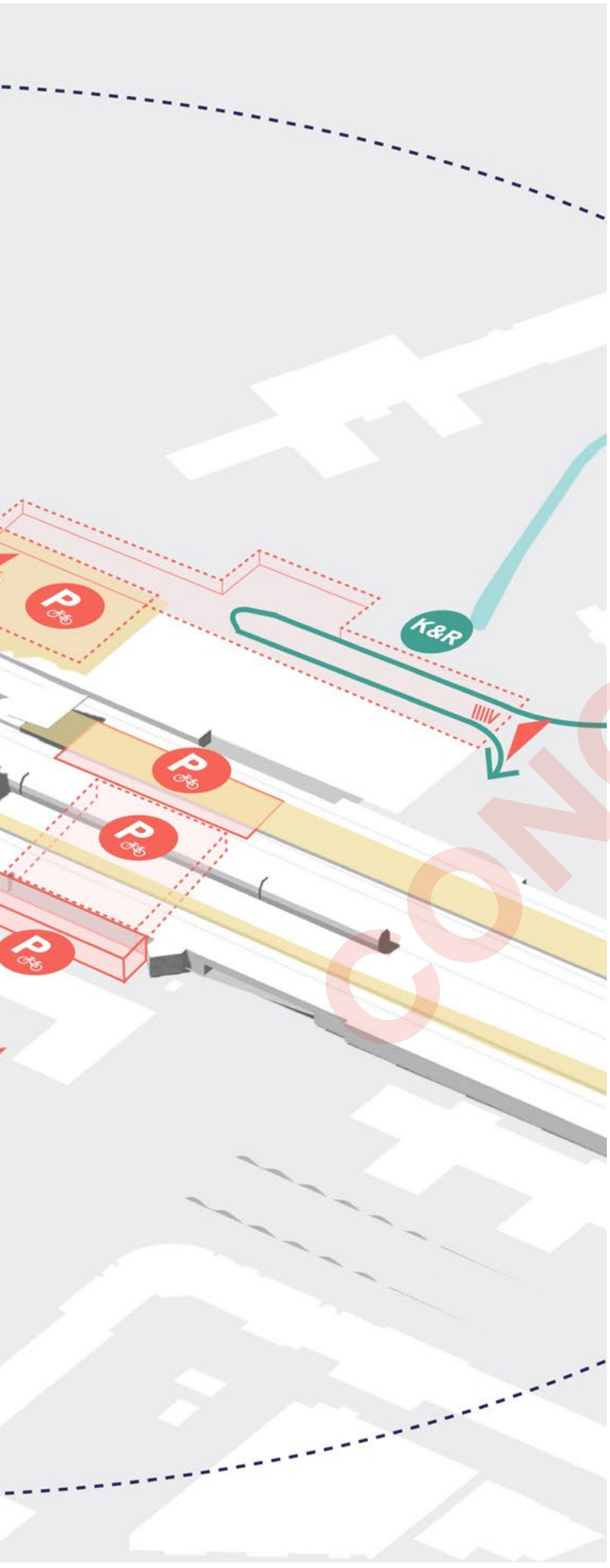
In het stationsgebied wordt het gebruik van zero-emissie voertuigen gestimuleerd, bijvoorbeeld door het inrichten van laadinfrastructuur en het aanbieden van elektrische deelvoertuigen. Zero-emissie transport geldt ook voor de logistiek, die voornamelijk zal gaan bestaan uit elektrische voertuigen en bakfietsen.

CONCEPT

Fietskoeriers als alternatef voor de witte koeriersbusjes



Onderdelen van het Knooppunt Leiden Centraal



Vanaf 2025 geldt er een ‘Zero-Emissie zone’ voor de logistiek van de hele Leidse binnenstad.

Het parkeren voor bewoners en bezoekers aan het stationsgebied en de binnenstad gebeurt niet op straat. Als onderdeel van de ‘Agenda Autoluwe Binnenstad’ is ook voor het stationsgebied de ambitie om het autoluw te maken. Nader onderzoek is nodig om te bepalen voor welke doelgroepen, op welke wijze en in welke omvang het parkeren wordt gefaciliteerd.
In de gebiedsvisie is een reservering opgenomen op het Morspoortterrein (M2 en M3, zie kaart) voor een ondergrondse parkeergarage. De garage kan openbare parkeerplekken voor bezoekers, parkeerplekken voor de bewoners van de Morspoortterrein, het Morssingelblok en mensen werkzaam in de kantoren boven het busstation en op de Trafo-locatie combineren.

CONCEPT

Legenda

- Kiss & Ride
- Bussen
- Fiets
- Voet

7.2
Vergroening

We bespraken het ook al in het voorgaande hoofdstuk. De vergroening van het stationsgebied draagt in belangrijke mate bij aan het realiseren van meerdere ambities die voor het stationsgebied gelden. Het vult de wens in naar een groenere, aantrekkelijker stationsomgeving. Er zijn veel manieren waarop vergroening kan bijdragen. Groenvoorzieningen kunnen hittestress verminderen en de gevolgen van heftige regenbuien vertragen en bufferen. Groen versterkt ook de stedelijke biodiversiteit. Het huidige en het nieuwe groen-blauwe systeem wordt robuust (her)ingericht, ondersteund met populaties van planten, insecten en kleine dieren. Het levert een aanzienlijke bijdrage aan de ecologisch veerkrachtige leefomgeving die het nieuwe stationsgebied gaat bieden. De receptuur voor de biodiverse stedelijke vergroening omvat verschillende ingrediënten. Ze worden hier nader besproken

Gecombineerde groenvoorzieningen

Bij het ontwerpen van het nieuwe stationsgebied worden kleine groenstroken en groene restruimtes, zogenaamd versnipperd groen, zoveel mogelijk voorkomen. Door van grotere aaneengesloten plekken uit te gaan ontstaat ‘groene massa’ waarbinnen een robuuste biodiversiteit met een zo groot mogelijke diversiteit aan soorten tot ontwikkeling kan komen.

Groen in ieder seizoen

De seizoenen in Nederland worden goed zichtbaar en voelbaar. Een belangrijke factor het ontwerpen van de groene omgeving rond Knooppunt Leiden Centraal. Dat kan door bijvoorbeeld voorjaarsbloeiers zoals stinsen te planten, maar ook door bloeiende struiken en bomen met bijzondere herfstkleuren aan het straatbeeld toe te voegen. Uit onderzoek blijkt dat het herkennen van de seizoenen mensen ondersteunt bij hun psychisch welbevinden, het maakt ze gelukkiger. Seizoensgroen levert zo binnen de stedelijke omgeving rond het station een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid.

Biotopen

Binnen het stationsgebied Leiden worden voor specifieke insecten, bijen en vlinders, maar ook voor libellen en vogels geschikte biotopen ontwikkeld. Daarbij wordt aangesloten op bronpopulaties uit de omgeving, waardoor zeker is dat de gewenste soorten ook daadwerkelijk naar de nieuwe biotopen zullen migreren. Door binnen het ontwerp hierop te focussen komt iedereen die in het nieuwe stationsgebied woont, werkt of verblijft regelmatig in aanraking met deze bijzondere soorten. De natuur in de stad echt beleefbaar en er ontstaat een positief natuurgevoel.

Kruidenbuiltje

Een kruidenrijke vegetatie vormt, ook in de stad, de basis van een goed ontwikkelde biodiversiteit. Het is dan ook een belangrijk element bij het groen-ontwerp. In de buurtparkjes en op de daken van de laagbouw worden kruidenrijke delen aangelegd. Hierdoor is jaarrond nectar voor insecten, bijen en vlinders beschikbaar. Het bloeiseizoen wordt verbreed door stinsen (vroege nectar), groene gevels met kamperfoelie (nectar in de zomer) en klimop (late nectar) toe te voegen. De in het stationsgebied aanwezige insecten, bijen en vlinders (rupsen) zijn voedsel voor libellen, vogels en vleermuizen. Ook bij de selectie van bomen krijgen nectarrijke soorten de aandacht.

Wat van ver komt…

Inheemse vegetatie levert een nog grotere bijdrage aan de biodiversiteit dan bomen, struiken of kruiden. Daarom wordt bij het ontwerpen van de groene ruimte vaak met inheemse soorten gewerkt. Dat geldt altijd voor kruiden en struiken. Voor bomen wordt soms een uitzondering gemaakt, omdat een deel van de inheemse bomen in de stedelijke omgeving niet gezond oud kan worden. Bomen van buiten Nederland worden

Een voorbeeld van kruidenrijke vegetatie op daken en in buurtparkjes

Een voorbeeld van een groene geveltuin

daarom soms vervangen door soorten met Europese herkomst. De idee is dat de bijbehorende fauna, door het opschuiven van de klimaatzones, op termijn kan aansluiten. De Europese bomen vormen op deze manier de 'ecologische voorhoede' van de toekomst: het nieuwe inheems.

Compleet ecosysteem

Een compleet ecosysteem biedt een geschikte habitat aan een breed scala van soorten. Het is belangrijk is om dit ecosysteem zo compleet mogelijk te ontwerpen. Kruidenrijke vegetaties worden gecombineerd met kleine tuintjes met kruidenplanten, struiken met een hoogte van 1 tot 5 meter hoog, bomen, boomgroepen en parkachtige structuren. Hoe meer diversiteit binnen het groen wordt gerealiseerd, hoe meer diersoorten duurzaam een plek zullen vinden. Dit houdt in dat de soorten in samenhang kunnen overleven, elkaar blijven versterken en een biotoop kunnen vormen die langdurig in stand blijft.

Abiotische factoren

Bij het in detail ontwerpen van de groene omgeving moet rekening gehouden worden met het bodemtype, de zuurgraad en het grondwater. Dit zijn de zogenaamde abiotische factoren. Er zijn binnen een stedelijke omgeving groeiplaatsfactoren die sterk afwijken van die in de natuur. Het gaat om schaduw veroorzaakt door gebouwen, de aanwezigheid van ondergrondse bebouwing en infrastructuur (kabels en leidingen) en dus beperkte wortelruimte, hitte-ontwikkeling door verstening en droogte door de aanwezigheid van verhard oppervlak.

Bij het detailontwerp van de vergroening moet met deze groeiplaatsomstandigheden rekening gehouden worden, zodat het groen gezond oud kan worden. Per locatie zal gekeken moeten worden of er ruimte is voor bomen en tot welke grootte deze bomen kunnen uitgroeien.

7.3
Klimaat adaptatie

In het stationsgebied komen veel vitale functies bij elkaar: het station en de daarmee samenhangende voorzieningen, de busterminal en belangrijke toegangswegen. Het realiseren van een weloverwogen klimaat adaptief ontwerp, dat het hoofd biedt aan extreme weersomstandigheden, is een belangrijk uitgangpunt voor de toekomstplannen.

Het nieuwe, sterk vergroende stationsgebied moet bestand zijn tegen hitte, droogte en wateroverlast, om de vitale functies van de stad te garanderen.

Bij elk gebouw- en openbare ruimteontwerp wordt rekening gehouden met hitte en waterrobuustheid. In het stationsgebied worden schaduwrijke gebieden gerealiseerd om hittestress te voorkomen. Er is, bij de hoogste zonnestand, veel schaduw in verblijfsplekken en gebieden waar langzaam verkeer zich verplaatst. Deze schaduw wordt gerealiseerd door het aanplanten van groen en door het gebouwontwerp. Bij de keuze van kruidenmengsels, struik- en boomsoorten zal goed gekeken worden of ze zich kunnen aanpassen aan de klimaatverandering. Dit is zeker belangrijk in een sterk stedelijke omgeving, omdat daar klimaatextremen als het ware nog verder uitvergroot worden.

Horizontale oppervlakken worden deels warmte-werend of verkoelend ingericht, om opwarming van het stedelijk gebied te verminderen. Groene oppervlakten zijn verkoelend en dragen bij aan het versterken van de groenstructuur en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

In de stedelijke omgeving van het stationsgebied is voldoende waterberging van wezenlijk belang.

CONCEPT

Het nieuwe inheems: Europese bomen spelen in op klimaatverandering

Wateradaptatie in de openbare ruimte met een speelaanleiding en een verkoelende verblijfsplek

Het doel is om schade aan bebouwing en voorzieningen te vermijden, ook bij extreem hevige neerslag (90 mm/u, eens in de 250 jaar). Dat kan met het aanbrengen van zogenaamde bergingsvoorzieningen in de openbare ruimte, bovengronds en indien nodig ondergronds, en op de daken van de laagbouw. In de openbare ruimte wordt het water eerst afgevoerd via het riool. Wanneer er meer neerslag valt dan het rioleringsstelsel kan verwerken, is het mogelijk het water te verplaatsen naar de waterberging. In noodgevallen kan afstroming plaatsvinden naar het watersysteem.

7.4 Duurzame energie

In het stationsgebied is duurzame energie het nieuwe normaal. Het streven is een energieneutraal gebied te ontwikkelen. Door de hoge dichtheid van het stationsgebied is dat een ambitieuze uitdaging. Binnen de mogelijkheden die er zijn, wordt er een duurzaam energieconcept ontwikkeld aan de hand van de volgende bouwstenen: vraagbeperking, collectieve warmte en koude, een slim elektriciteitsconcept en lokale opwekking van duurzame elektriciteit.

Het beperken van de energievraag is een belangrijke eerste stap voor een duurzaam energiesysteem. Voor het beperken van koeling wordt gekeken naar een optimale verhouding in de gevel tussen open en dicht. Met balkons op de zuidgevel kunnen overstekken (horizontaal overstekende bouwsels) gemaakt worden. Door te kiezen voor goed geïsoleerde gevel, een efficiënt ventilatiesysteem, compacte bouw en slimme gebouwsturing wordt de energievraag verder beperkt. Er is veel aandacht nodig voor kierdichting en de isolatiewaarde en zonwerende eigenschappen van de ramen.

Er wordt voorzien in duurzame, collectieve warmte en koude. Om de energie uit de bodem optimaal te kunnen benutten is een systeem met gedeelde bronnen uitgewerkt. De gemeente zal hierop de regie nemen. Door slim gebruik te maken van bodemwarmte en -koude, hebben gebouwen een optimaal en gezond binnenklimaat, gevoed door hernieuwbare bronnen. Voor de levering van warm tapwater aan woningen kan mogelijk gebruik gemaakt worden van het warmtenet.

Lokale opwek van duurzame energie is waardevol, maar voor het stationsgebied een uitdaging. De ruimte is schaars door het grote aantal woningen en kantoorruimte in het gebied. De daken van de laagbouw worden gebruikt voor vergroening, klimaatadaptatie en windturbines. Om zoveel mogelijk lokaal energie op te wekken zullen zonnepanelen en windturbines een belangrijk onderdeel moeten zijn van het gebouwontwerp. Denk aan zonnepanelen geïntegreerd in de zuidgevel en zonnekronen (PV-panelen op het dak) en kleine windturbines op de hoogbouw.

7.5 Circulaire economie

De transitie naar een circulaire economie komt op. Leiden heeft de wens om meer te doen dan waar het wettelijk minimum om vraagt. Het stationsgebied wil de transitie naar de circulaire economie aanjagen door marktpartijen uit te nodigen om tot de beste circulaire innovaties te komen. Wat is er nog meer mogelijk naast duurzaam materiaalgebruik?

Om het duurzaamheidsthema circulariteit concreet te maken, zijn er zes bouwstenen voor dit thema geformuleerd: nieuwe verdien-modellen, grondstoffen-besparing, hernieuwbare materialen, direct hergebruik door urban mining, grondstoffenbesparing door

CONCEPT

Powernest: opwekking van electriciteit met zon- en windenergie

keermuur met hergebruik van straatstenen

recycling en remontabelheid (schroefbare onderdelen in de bouwconstructie). Deze bouwstenen worden verder uitgewerkt wanneer de plannen voor het stationsgebied concreet worden gemaakt in bouw- en inrichtingsplannen.

7.6
Vitaal en gezond

Het stationsgebied van de toekomst wordt het kloppende hart van de gezonde stad die Leiden wil zijn. De thema's vitaliteit en gezondheid zijn belangrijke uitgangspunten en worden meegenomen in samenhang met de andere thema's energie, klimaatadaptatie, mobiliteit en circulariteit. Voor het stationsgebied zijn zes bouwstenen geformuleerd voor het ontwerpproces, die elk hun vitale en gezonde bijdrage leveren. Deze bouwstenen zijn: sociaal maatschappelijk participeren, mentaal welbevinden, toegang tot (basis)voorzieningen, fysiek functioneren, kwaliteit van de leefomgeving en ruimte voor zingeving. Deze bouwstenen worden concreet gemaakt wanneer de visie voor het stationsgebied omgezet wordt in concrete bouw- en inrichtingsplannen.

INNOVATIE

De wereld om ons heen verandert snel. Technologische, maatschappelijke en economische ontwikkelingen volgen elkaar in rap tempo op. Leiden wil daarbij gebruik maken van innovaties, in de letterlijke betekenis: vernieuwingen. Het stationsgebied van de toekomst biedt ruimte voor deze vernieuwingen. Vernieuwing op het gebied van onder andere samenwerking, duurzaamheid en mobiliteit. 'De Duurzaamste Kilometer van Nederland', waar het stationsgebied deel van uitmaakt, is een goed voorbeeld van vernieuwde samenwerking.

Voor een optimale toekomstbestendigheid van het stationsgebied is belangrijk dat kennis, ervaringen en wensen voor de toekomst actief met elkaar gedeeld worden. Daarvoor is nauwe samenwerking tussen bedrijven en organisaties nodig. Marktpartijen worden uitgedaagd om de nieuwste technieken op het gebied van ontwerp en uitvoering toe te passen, om een zo duurzaam als mogelijke gebiedsontwikkeling te realiseren. Het stationsgebied wordt een autoluw gebied. Dat vraagt verandering van houding en gedrag en gebruik van 'nieuwe' vormen van (deel)mobiliteit. Data speelt bij vernieuwing een belangrijke rol: 'meten is weten'. Hoe kan met deze nieuwe kennis bijvoorbeeld een circulaire economie verder worden aangejaagd in Leiden? Met voortschrijdend inzicht zullen zoveel mogelijk innovatieve noviteiten worden uitgeprobeerd en toegevoegd aan de toekomstplannen voor Leiden en het stationsgebied in het bijzonder.

CONCEPT

Openbare ruimte die uitnodigd tot sport en spelgebruik

Samentuinen versterkt communities

CONCEPT

8 DEELGEBIEDEN EN KAVELONTWIKKELING

"Houd rekening met de schaal van de omliggende bebouwing aan de Boerhavelaan. "

Binnen het stationsgebied wordt onderscheid gemaakt tussen drie deelgebieden: het stationsgebied centrumzijde, het Morspoortterrein en de Connexxionlocatie. Het stationsgebied centrumzijde is weer onder verdeeld in Morssingelblok, Rijnsburgerblok (de locatie van de Lorenz en het Octagon), Trafolocatie, Buslocatie en Taxipallet. In het stationsgebied centrumzijde wordt de bebouwingsdichtheid relatief hoog en zijn functies gemengd. Het Morspoortterrein en de Connexxionlocatie zijn en blijven hoofdzakelijk woongebieden, met een mix van grondgebonden woningen en appartementen.

8.1 Morspoortterrein

Het Morspoortterrein wordt begrensd door de Morssingel, de Morsweg, de Plesmanlaan en het spoor richting Utrecht. Aan de andere kant van de Singel ligt de historische binnenstad, toegankelijk via de oorspronkelijke Morspoort, met Museum van Volkenkunde en op de hoek van Singel en Oude Rijn de herbouwde Molen de Put. De opgave voor deze plek is te zorgen voor een sterke, duurzame verbinding tussen de historische binnenstad en de Transvaal wijk.

Het uitgangspunt voor de herinrichting van het Morspoortterrein is een woonbuurt te maken die aansluit op de bestaande buurt. De huidige tweedeling in de bebouwing, van kleinschalige bouwblokken en grootschalige losstaande bebouwing, krijgt samenhang door de bestaande smalle straatjes in de nieuwe buurt door te trekken, tot aan de Morssingel en de Plesmanlaan. Met het plaatsen van gesloten bouwblokken binnen het patroon van straatjes rondom het centraal gelegen buurtpark ontstaat eenheid tussen oud en nieuw. De sokkels van de nieuwe blokken sluiten in hoogte aan op de bestaande bebouwing, De achterkanten van de woningen aan de Joubertstraat worden voorzien van een scherm met planten. Het verbetert de uitstraling van het blok en draagt bij aan de ecologie. Het programma is een mix van gezinswoningen, goedkope en middeldure huur en (sociale) huurwoningen. De bomen in de bocht Morsweg-Morssingel blijven behouden, voor de singel wordt onderzoek gedaan deze een verkeersluwe inrichting te geven met de nadruk op verblijfskwaliteit.

In de nieuwe situatie worden verschillende bouwblokken toegevoegd. Deze sluiten goed aan op de huidige bebouwing van Transvaal 1 als mogelijke herontwikkeling in het gebied.

Op de hoek van de Morsweg-Morssingel ligt een U-vorming bouwblok dat met de bestaande woningen aan de Paul Krugerstraat een nieuw bouwblok vormt en de achterkanten van de woningen aan de Krugerstraat opneemt in het binnenterrein. Ernaast ligt een gesloten bouwblok. Beide blokken hebben ruime en lichte binnenhoven. De bouwblokken zijn beperkt in hoogte, circa vier bouwlagen met grondgebonden woningen en appartementen rond een hof met terras, tuin en een collectief gedeelte. Het blok aan het park krijgt op één plek een bovenbouw van 30 meter, met uitzicht over het buurtpark. De bovenbouw ligt een paar meter terug ten opzichte van de straatgevel. Poorten verbinden de binnenterrein met de omliggende straten. Overdag zijn deze binnengebieden publiek toegankelijk. Parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers wordt mogelijk in een nieuw te bouwen ondergrondse parkeervoorziening (nog in studie).

In het grootste van de twee driehoekige bouwblokken aan het spoor bevinden zich kantoren, huur- en koopwoningen. Dit blok bestaat uit een sokkel met bovenbouw.. De bovenbouw, met een hoogte van 50 meter, kijkt uit over het buurtpark. Het hogere gebouw ligt een paar meter terug ten opzichte van de straatgevel.

Opties voor de ondergrondse parkeergarage

CONCEPT

Plankaart Morspoortterrein

Op de plankaart is nog geen rekening gehouden met een mogelijke verbreding van de Plesmanlaantunnel. De definitieve positie van de grenslijnen aan de singel en aan de Ring Leiden Noord wordt in een later stadium bepaald wanneer duidelijk is of de tunnel verbreed kan worden om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers.

Het kunstwerk van Jan Meine Jansen wordt opgenomen in de nieuwbouw. Het kunstwerk is zichtbaar vanaf de straat, maar niet publiek toegankelijk. De hoe tegenover de Morspoort krijgt een bijzondere publieke functie, dat geldt ook voor de historische bunker naast de poort. In deze oude kazerne is het Sociaal Pension 'De Binnenveste' tijdelijk gevestigd, met 28 wooneenheden. Er moet een geschikte, nieuwe locatie voor het pension gevonden worden. Er zijn verschillende opties, binnen en buiten het stationsgebied Leiden, die integraal afgewogen moeten worden. Binnen het plangebied Morspoort is ruimte beschikbaar om nieuwbouw van het Sociaal Pension mogelijk te maken.

CONCEPT

Doorsnede Transvaalhof - Paul Krugerstraat - buurtpark - hofbebouwing aan de Morssingel - museum Volkenkunde

Parkeergarage heeft voldoende gronddekking voor een groene inrichting
St Andrews block B, Londen

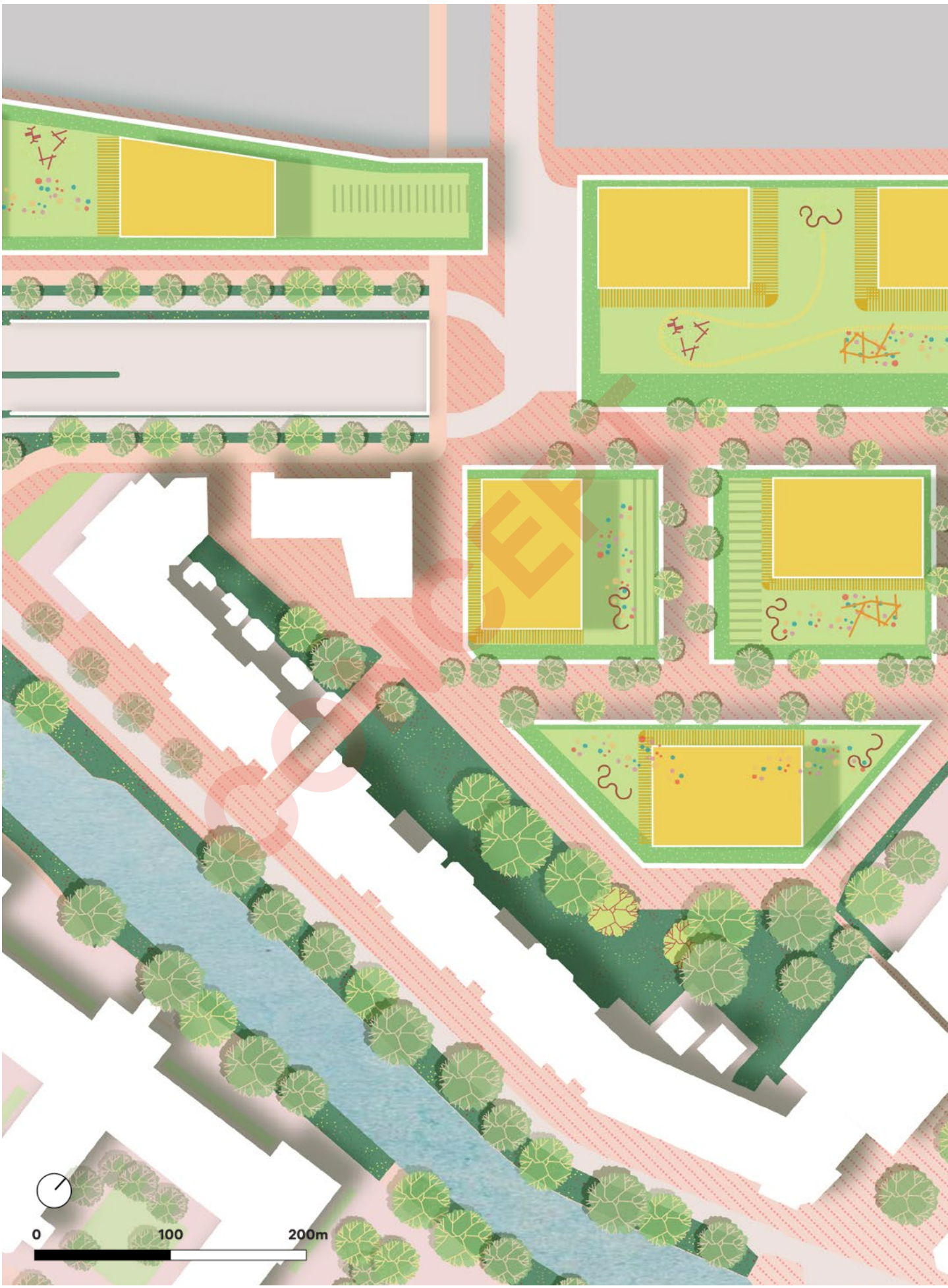
Laagbouw en hoogbouw grenzend aan de binnenhof
(Blok A Noordstrook, Amsterdam)

CONCEPT

Glas-in-beton kunstwerk van Jan Meine Jansen

Groene binnenhoven met privetuinen en collectieve ruimte (Lloydpier, Rotterdam)

CONCEPT



Plankaart Morssingelblok

8.2
Morssingelblok

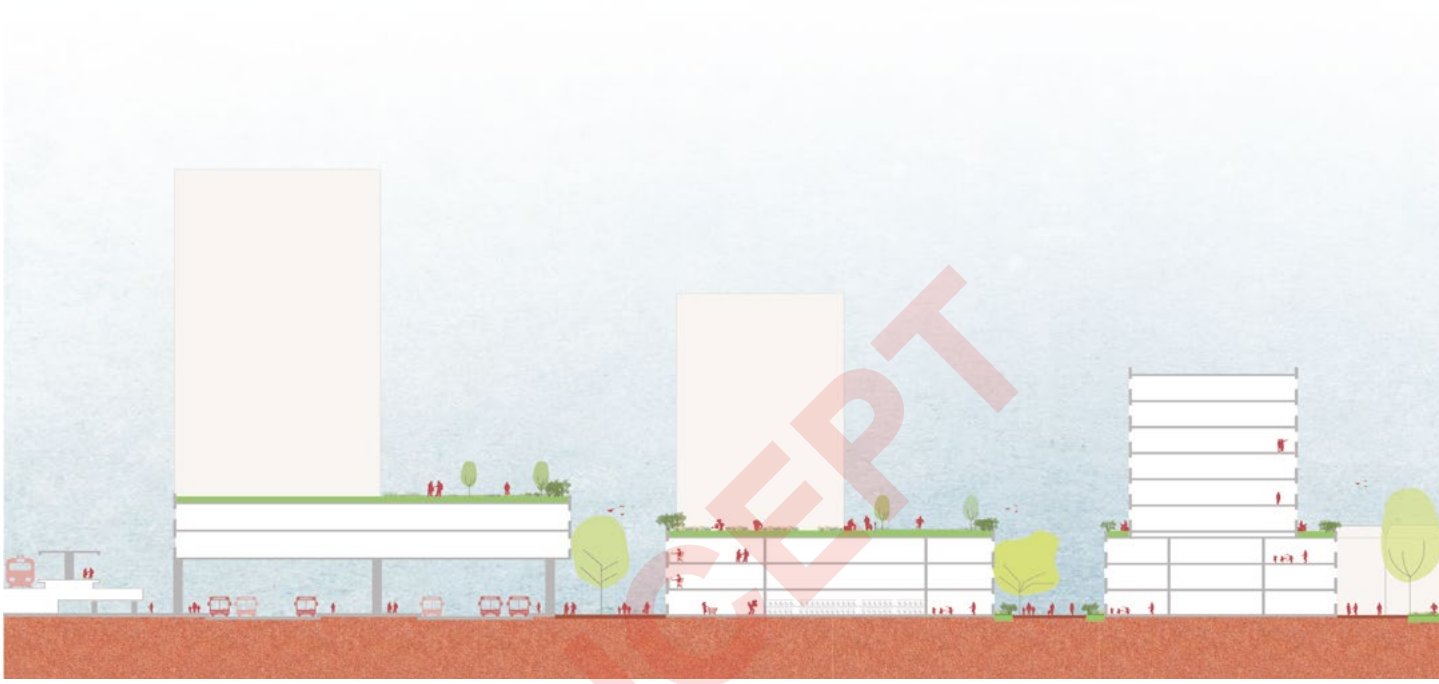
Het Morssingelblok is gesitueerd tussen het Knooppunt Leiden Centraal, de historische Morssingel en het monumentale Museum van Volkenkunde. Het huidige Morssingelblok, met de parkeerplaats op het binnenterrein, bestaat uit gevarieerde, gedateerde bebouwing. Een mix van oud en nieuw, waardevol en minder waardevol. De bebouwing aan de Stationsweg, langs de Singel en het IBIS hotel worden behouden. Het bouwproject De Geus zorgt voor de eerste nodige veranderingen op deze plek.

De binnenruimte van het Morssingelblok, is in de huidige situatie ingericht als een weinig aantrekkelijk openbaar gebied dat wordt gedomineerd door een groot parkeerterrein met daaraan grenzend de achterkanten van winkels, bergingen, tuinmuren en schuttingen. De vernieuwing van het terrein biedt de mogelijkheid de kwaliteit sterk te verbeteren door de lange bebouwingswand aan de Schipholweg te slopen en te vernieuwen en de parkeerplaatsen op het binnenterrein uit te plaatsen.

De ruimte die beschikbaar komt wordt verkaveld met drie blokken van het type sokkel- met bovenbouw (sokkel: een rand van lagere bebouwing van vier verdiepingen - bovenbouw: een hoger gebouw op de sokkel, dat terugligt ten opzichte van de sokkelgevel). Aan de Schipholweg gaat de nieuwbouw 50 meter de hoogte in, op de binnenterreinen wordt de maximale hoogte 30 meter. De binnenterreinen liggen aan een bestaand parkje, dat uitgebreid wordt met nieuwe groene inrichting en recreatie- en spelvoorzieningen.

Het gebied krijgt de gezellige sfeer van een hof, in een omgeving van nieuwe routes en intieme Leidse straatjes tussen de stadsblokken, met waardevol groen op straat, aan de gevels en op de daken. Het nieuwbouwprogramma bestaat overwegend uit woningen, aangevuld met ruimte voor andere functies in de laagbouw die de gevels van de straatjes vormen. Denk aan woon-werk woningen, ateliers, kleine kantoor- en bedrijfsruimten, vermaak en gezelligheid.

Voor nieuw te realiseren woningen worden geen parkeerplaatsen gebouwd. Parkeerruimte voor bewoners- en bezoekers wordt mogelijk in een nieuwe parkeergarage, in of onder de bouwblokken, of in de nieuw te bouwen Morspoortgarage (definitieve parkeeroplossing is nog onderwerp van studie).



Doorsnede busstation - Morssingelblokken - buurtpark - Morssingel

CONCEPT

Buurtpark tussen bouwblokken (Les Docks Saint Ouen. Parijs)

Terugliggende bovenbouw (Vertical, Amstedam)

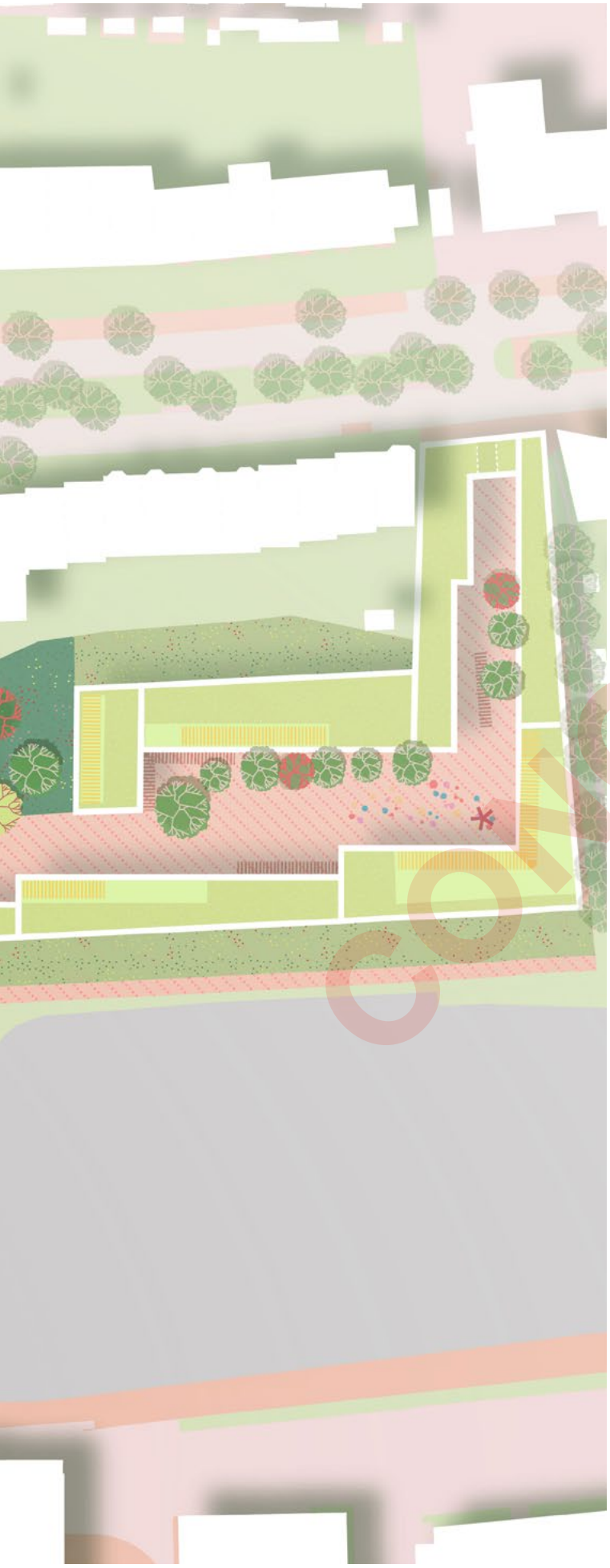
Bovenbouw ligt terug ten opzicht van de sokkel
Crossroads, Amsterdam

Gemengde functies: levendige plinten, woningen en kantoren (Motown, Amsterdam)

CONCEPT

Plankaart Connexxionlocatie

CONCEPT



8.3
Connexxionlocatie

De Connexxionlocatie is tegen het Houtkwartier aan gelegen. De locatie heeft door zijn vorm en ligging een eigen karakter, begrensd door de bestaande bebouwing met tuinen en de gesloten zijde langs het spoor. Met twee smalle zijden: één aan de Rijnsburgerweg en één gericht op achterliggende middelhoge bebouwing aan de Boerhaavelaan. De locatie is op dit moment in gebruik als busremise met bijbehorende kantoorruimtes. De verwachting is dat de remise een andere locatie krijgt, waarmee deze plek op termijn vrij komt voor woningbouw.

De voorgestelde verkaveling voor de Connexxionlocatie sluit aan bij de verkavelingsopzet van de woningen aan de Boerhaavelaan. De woningen met tuinen aan de Boerhaavelaan worden 'gespiegeld' in de nieuwbouw, zodat een compleet bouwblok ontstaat.

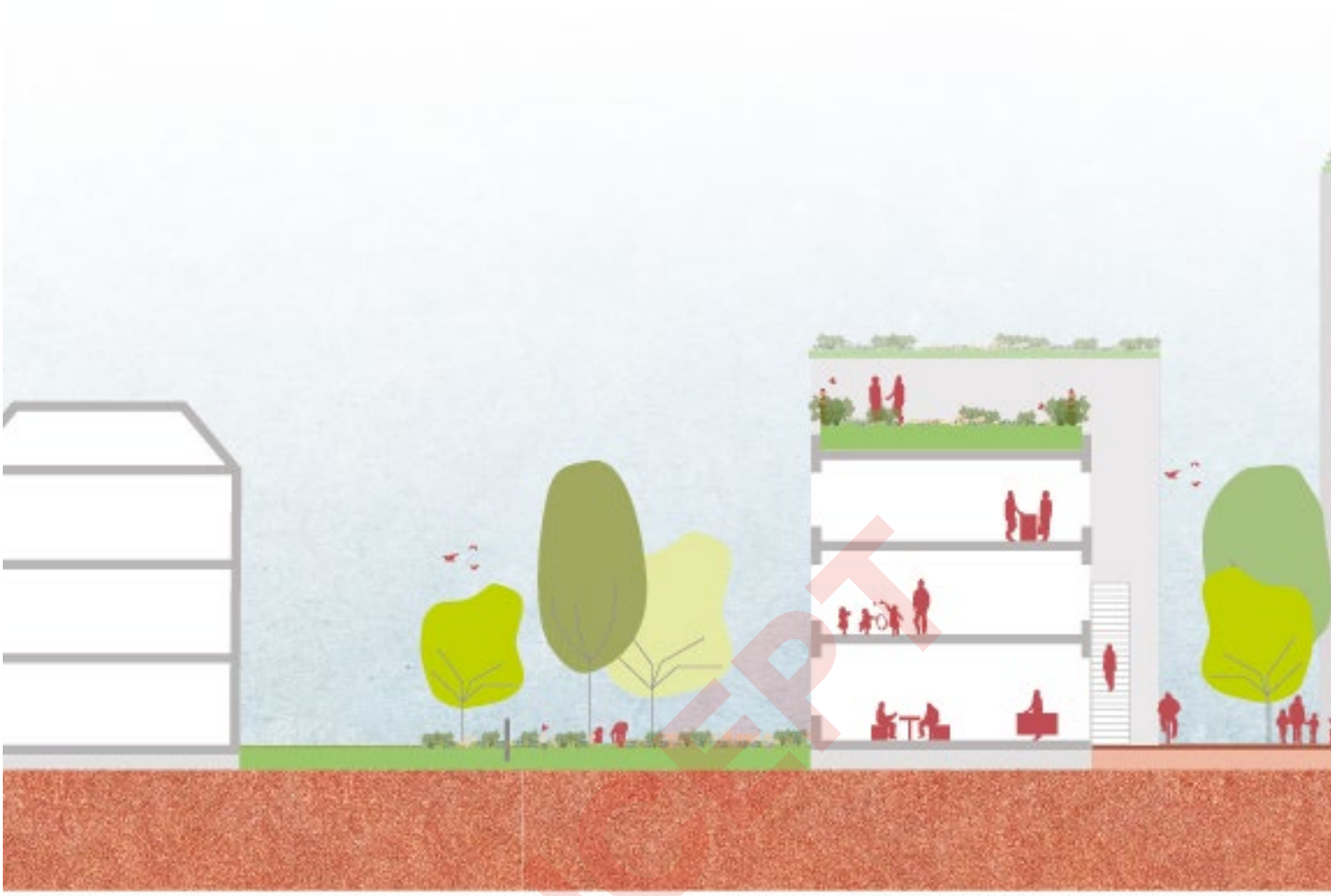
Tussen de tuinen komt een middenpad met toegang tot de tuinen en woningen. Evenwijdig aan het spoor wordt een strook woningen ingepast met tuinen grenzend aan de spoordijk.

De nieuwe woningen komen aan een 'Leids straatje' te liggen, vergelijkbaar met de straatjes op het Morssingelblok en de kleine woonstraten in het centrum van Leiden. Het straatje komt aan de zuidzijde uit op de Rijnsburgerweg, waar het wordt overbouwd met een poortgebouw van circa 30 meter hoog. Dit poortgebouw loopt af in hoogte, naar de bestaande woningen aan de Rijnsburgerweg.

Het nieuwe straatje is bijna 250 meter lang. Variatie ontstaat door de gevellijnen van de woningen te laten variëren, waardoor verbredingen en versmallingen ontstaan. De bebouwing grenzend aan de tuinen van de Boerhaavelaan bestaat uit drie tot vier bouwlagen. De bebouwing grenzend aan het spoor is vier lagen hoog, met soms een accent tot zes bouwlagen. Twee collectieve tuinen aan de kant van de Boerhaavelaan doorbreken de lengte van het straatje.

Het programma bestaat uit koop- en (sociale) huurwoningen, met een grote variatie aan woningtypen zoals gezinswoning, starterswoning, studentenwoning en appartement). Met voorzieningen zoals, bijvoorbeeld, een kinderdagverblijf of werkplekken.

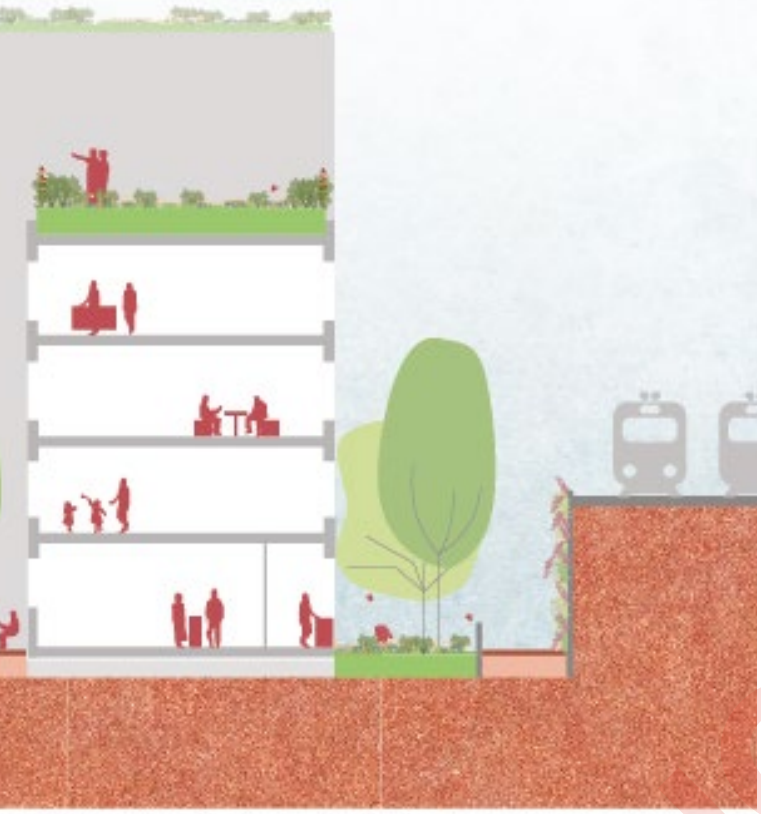
CONCEPT

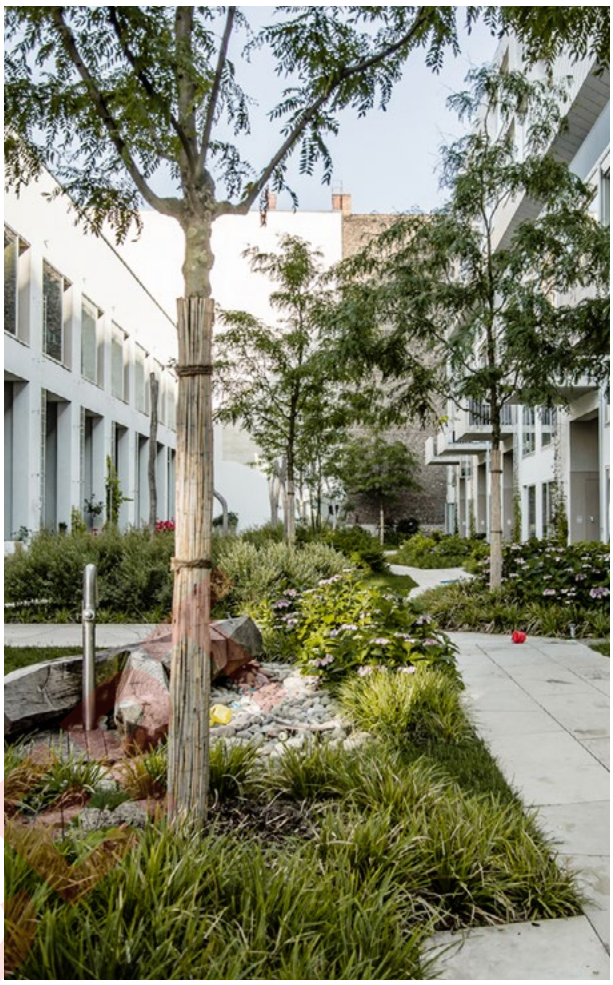


Doorsnede woningen aan de Boerhaavelaan - tuinen Boerhaavelaan - tuinen + nieuwe bebouwing - straatje - nieuwe bebouwing aan het spoorlichaam

Aan het straatje een grote diversiteit aan gebouwvormen (Hand Axe Yard, Londen)

CONCEPT



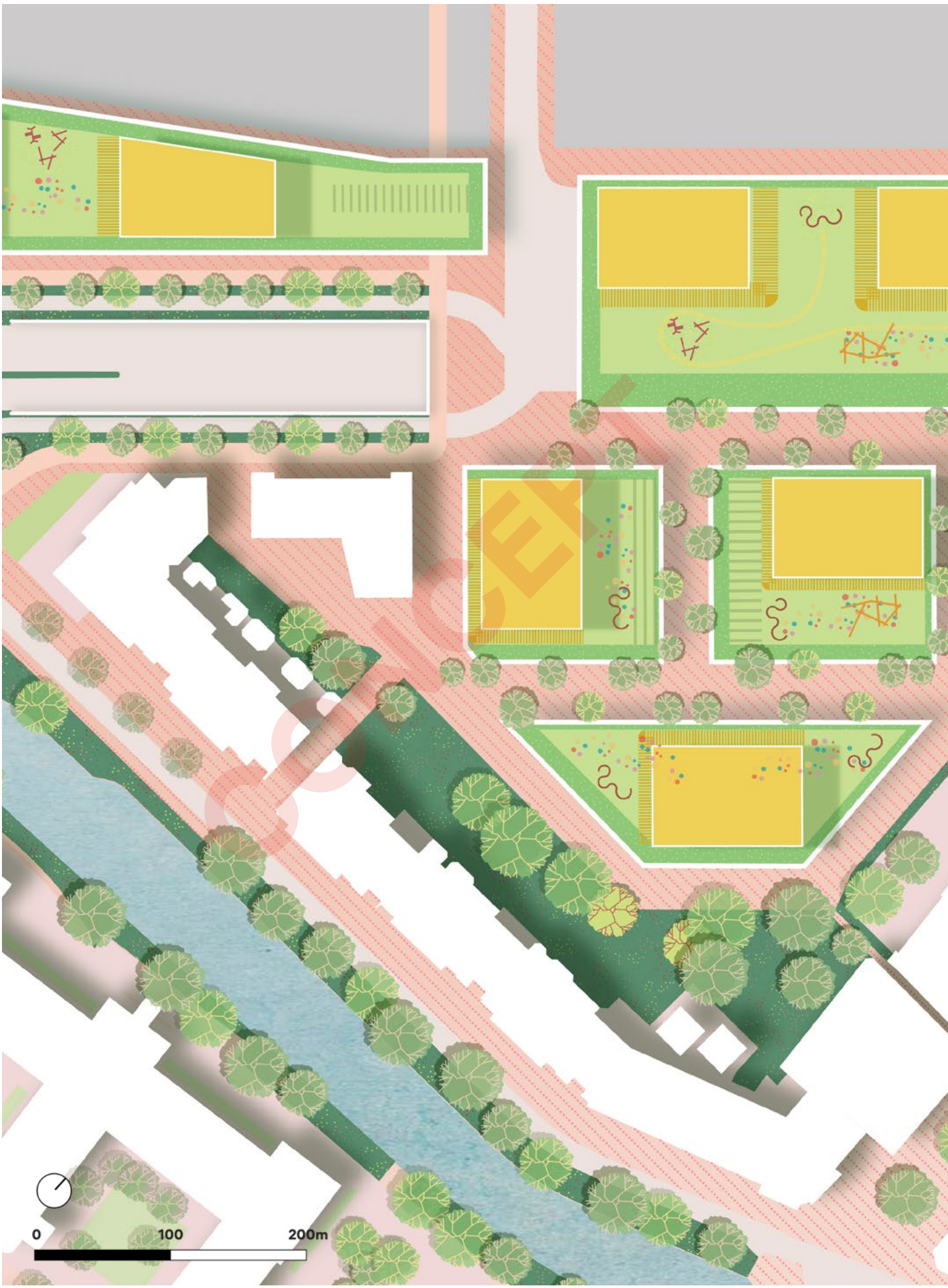


BIGyard, Berlijn

Mogelijkheden voor Collectief Particuler Opdrachtgeverschap
(St Josephhof, Nijmegen)

De straat is een speel- en ontmoetingsruimte
(Hamerkwartier, Amsterdam)

CONCEPT



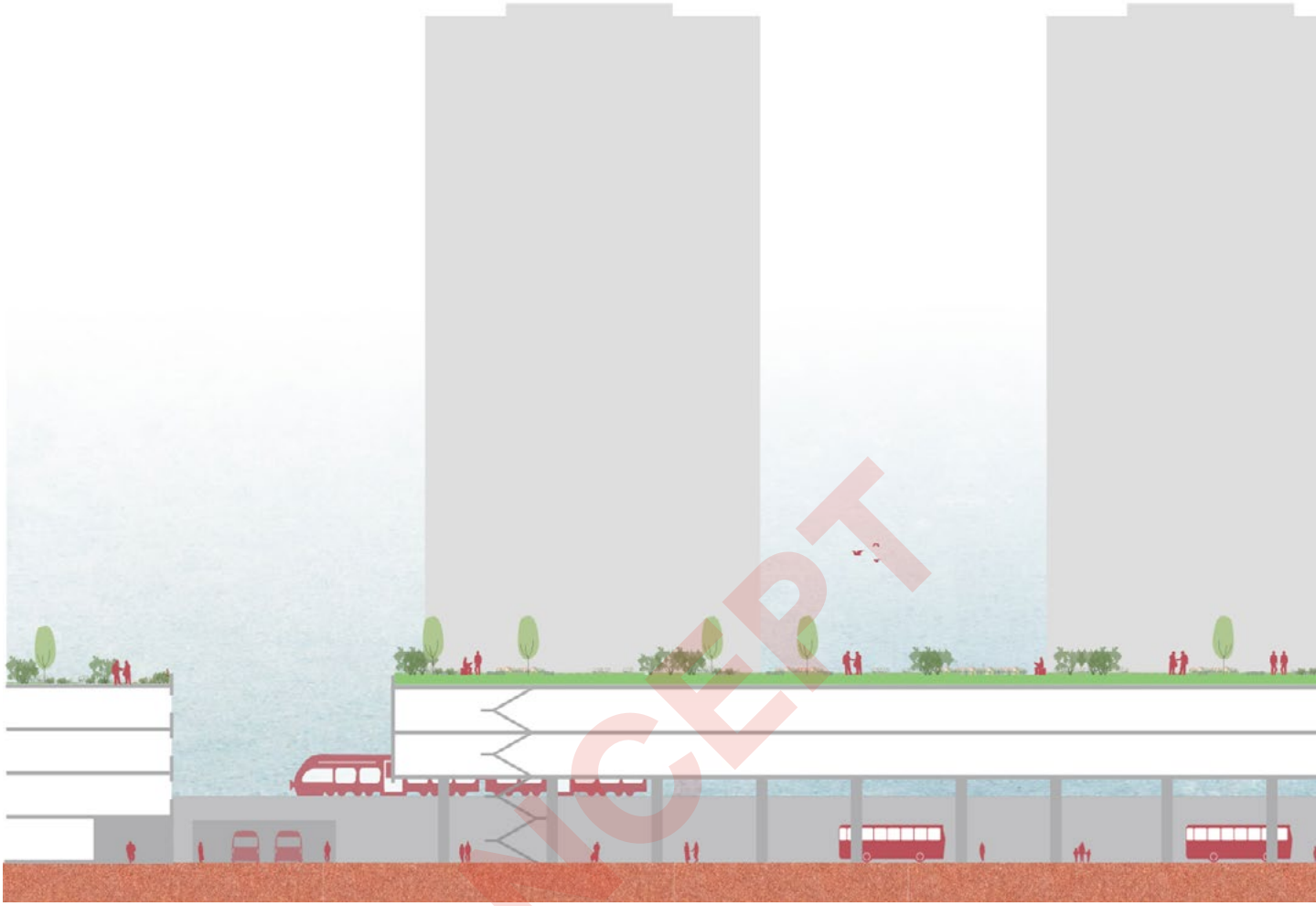
Plankaart Morssingelblok

8.4
Buslocatie

De Buslocatie is de plek van het huidige busstation. Het ligt tegen het spoor aan, bovenop de Schipholwegtunnel en naast het Stationsplein. Het is de halte voor alle Leidse stadsbussen en de toeristische Keukenhoflijn in het voorjaar. En het wordt gebruikt voor het bus vervangend vervoer van de NS. Het busstation is een regionale verkeersknoop die een gebied met meer dan 400.000 inwoners bedient. Het is een drukke, onoverzichtelijk locatie waar snel gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan. Dat moet en dat kan anders.

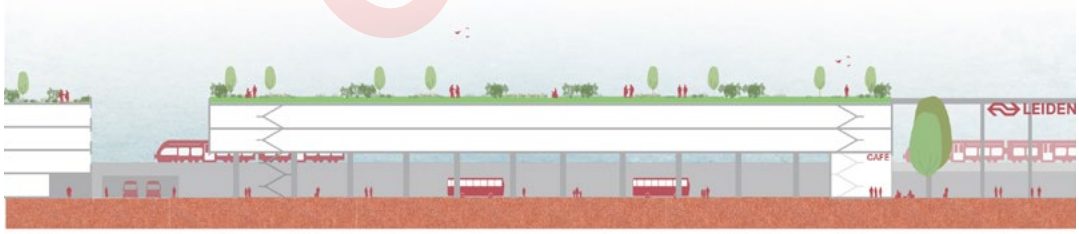
Het huidige busstation is een grote open ruimte die geen enkele kwaliteit biedt op de plek zelf of aan het Stationsplein Centrumzijde. Het is de wens het busstation een dak te geven en daarboven woningen, kantoren of een hotel te realiseren. Met deze bebouwing kan er een gevel aan een mooi ontsloten Stationsplein gemaakt worden. Deze bebouwing kan verbonden worden met het treinstation waardoor een overdekte verbinding en/of centrale ontvangsthal voor trein- en busstation kan komen.

CONCEPT



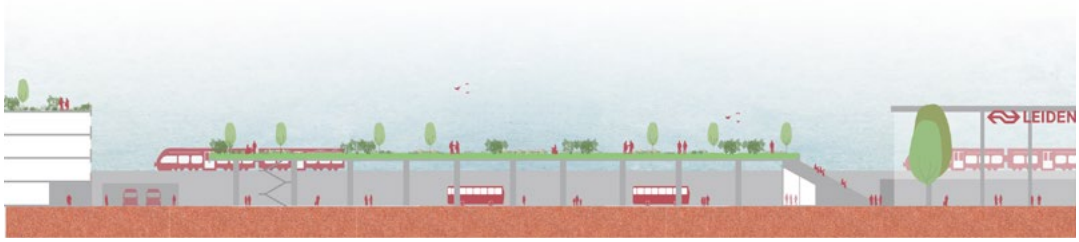
Busstation met programma, bovenbouwen, collectief dak

CONCEPT

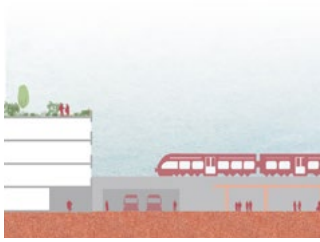


Optie 1: busstation met programma, publiek dak

Optie 3: busstation met groen- of e

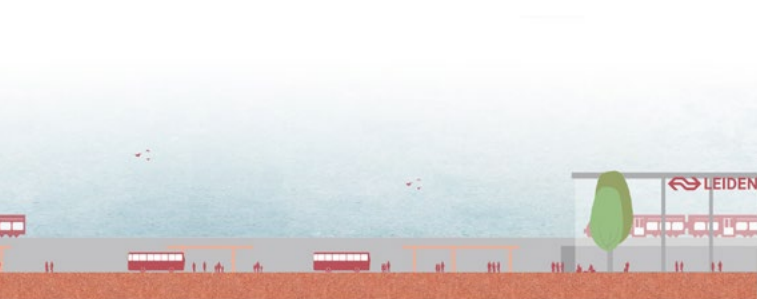


Optie 2: busstation met publiek dak



Optie 4: busstation met abri's

energiedak



Het overbouwen van het busstation is een complexe architectonische uitdaging met tal van constructieve en logistieke puzzels. Of deze bebouwing een kans maakt is afhankelijk van het samenkomen van de juiste partijen, op het juiste moment. Deze partijen moeten geloven in de meerwaarde van het overbouwen van het busstation, overtuigd zijn van de financiële haalbaarheid en open staan voor een intensieve, langlopende samenwerking. Dit zijn de opties:

Optie 1: De bovenbouwen komen te vervallen, boven het busstation wordt wel de 'sokkel' (twee of drie lagen programma) gerealiseerd.

Optie 2: Een busstation met een 'geprogrammeerd dak'. Dit dak kan getransformeerd worden tot een daktuin met horeca of zaalruimte. De daktuin kan (overdag) publiek toegankelijk worden gemaakt met roltrappen of liften, mogelijk ook met een trap die tevens dient als een pleintribune.

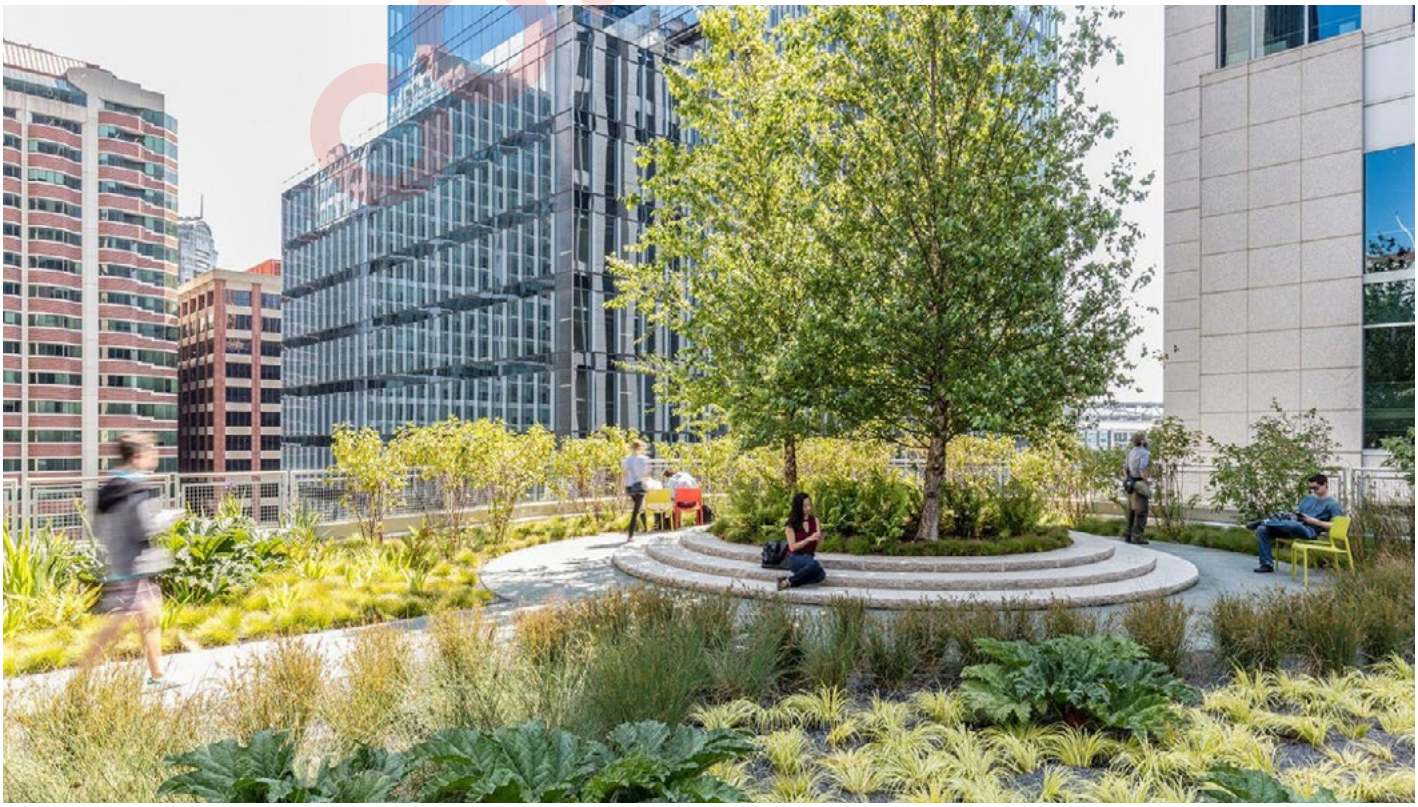
Optie 3: Een busstation met een fraai vormgegeven, maar niet voor publiek toegankelijke overkapping. De overkapping krijgt een bijzondere architectonische uitstraling met aandacht voor vergroening of waterbuffering (waterval naar het plein).

Optie 4: Een busstation zonder grote overkapping, met mooi vormgegeven wachtruimtes voor wachtende reizigers, vergelijkbaar met het busstation naast Rotterdam CS.

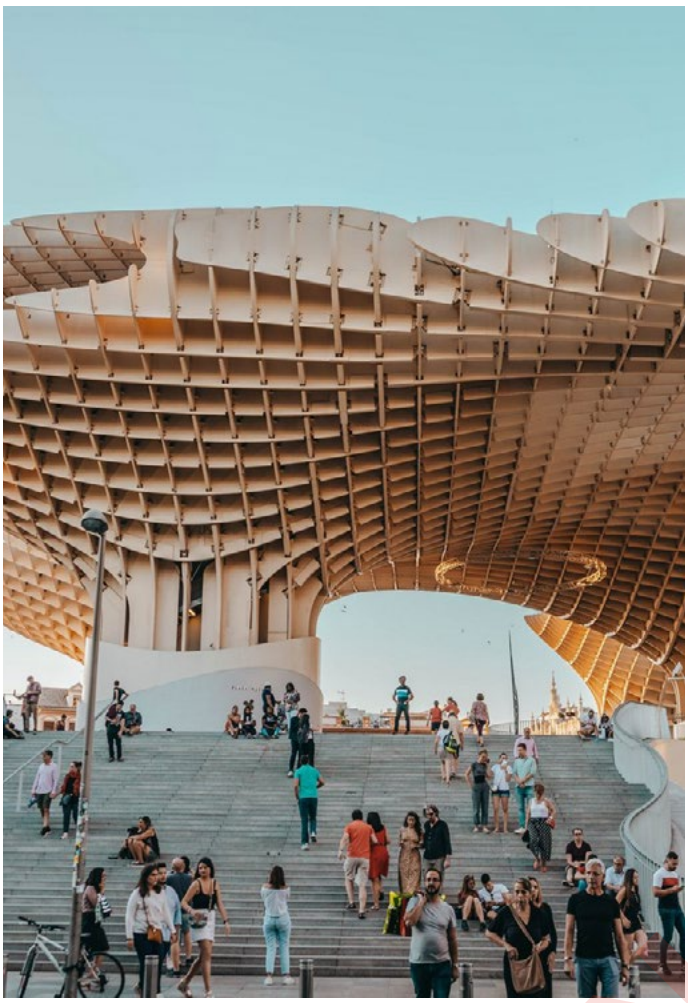
Voor alle genoemde opties geldt dat het busstation aan de kant van het Stationsplein een gevel moet krijgen die beschutting biedt aan de reizigers en de aanblik van het plein verder opwaardeert. Bijvoorbeeld door het plaatsen van een mooi transparant scherm.

CONCEPT

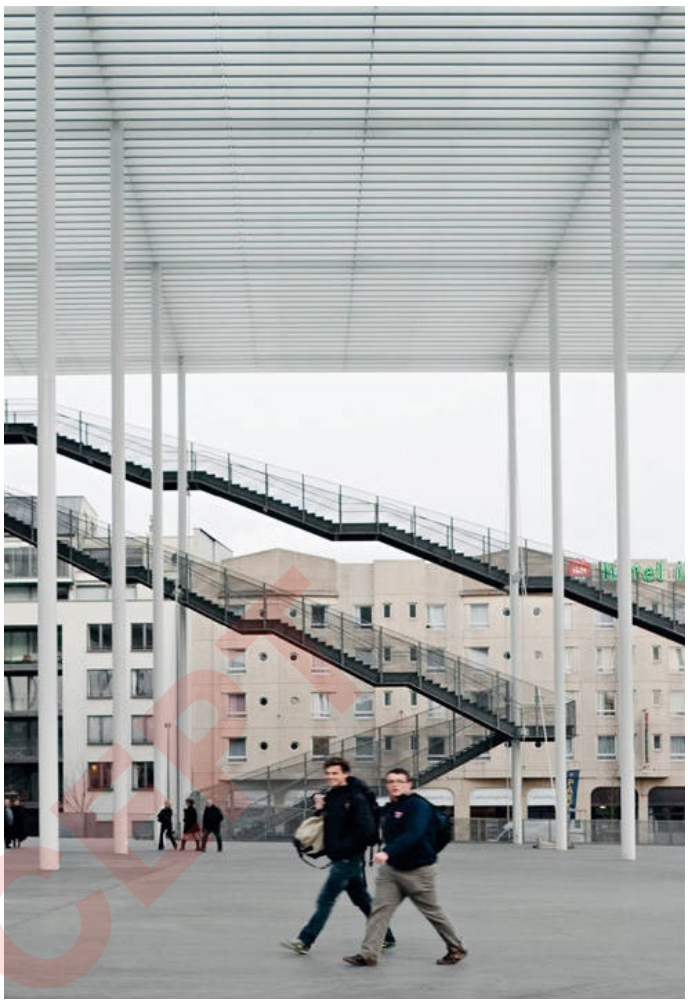
Impressie nieuw station (Posadmawan, 2017)



Optie 1 en 2: publiek dak (Salesforce Transit Center, San Francisco)



Optie 1 en 2: tribune/trap naar het pubiieke dak (Metropol parasol, Sevilla)

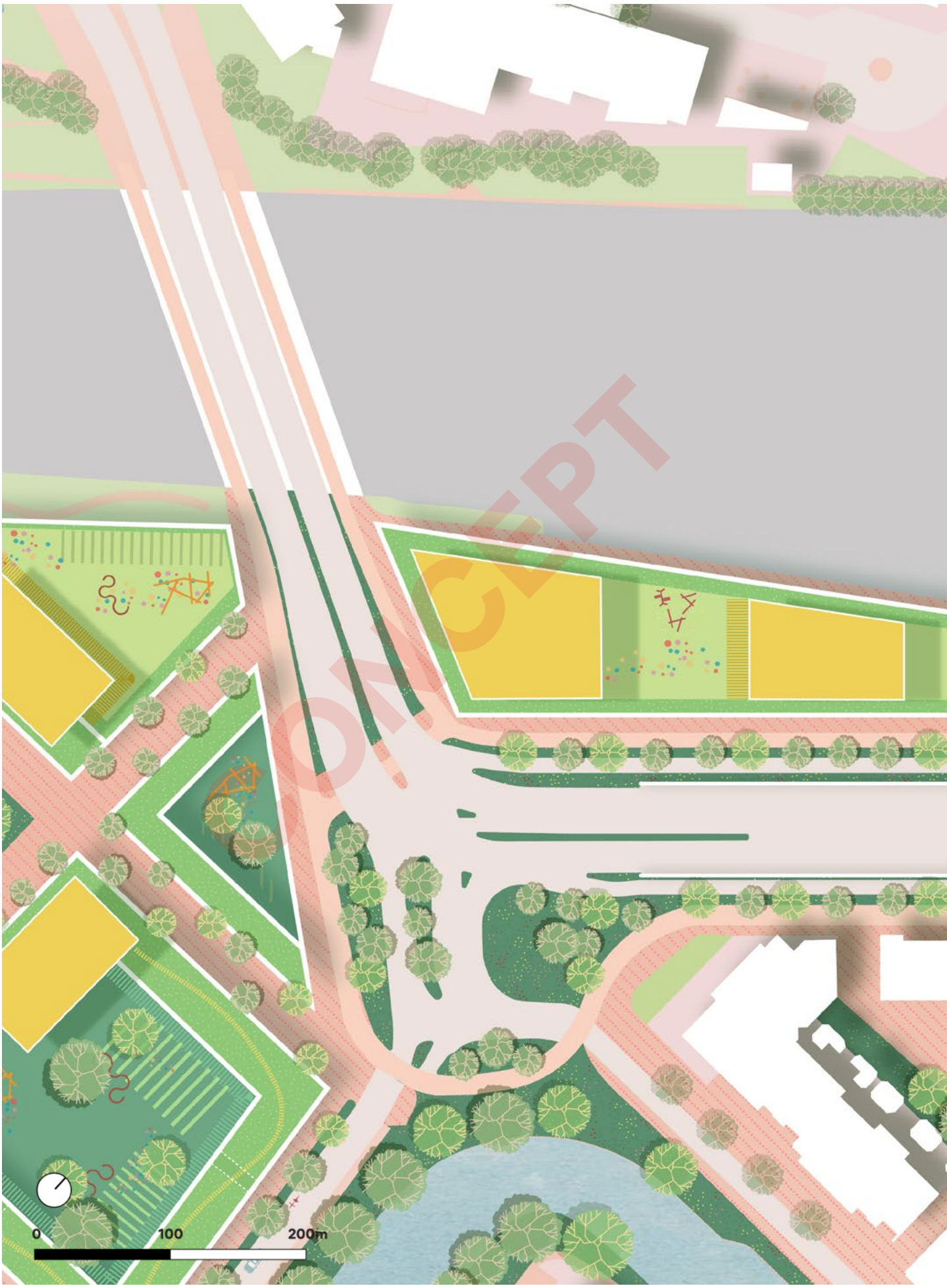


Optie 3: luifel (Schouwburglein, Antwerpen)

Optie 4: abri's (Busstation, Rotterdam Centraal)

Gevel met kunst aan de Schpholstraat (Werk12, Munchen)

CONCEPT



Plankaart Trafolocatie

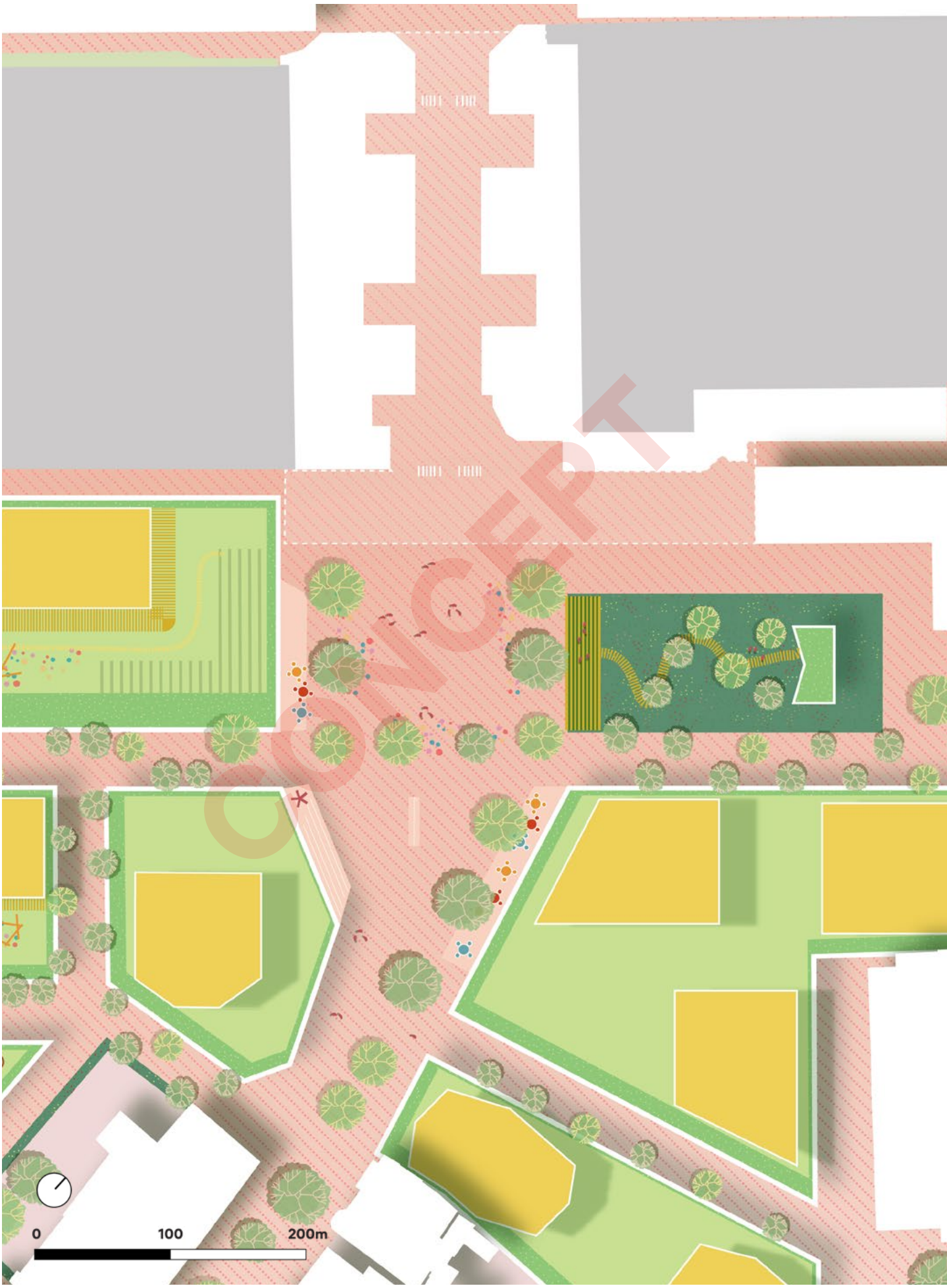
8.5
Trafolocatie

De Trafolocatie is een goede zichtlocatie en ligt langs het spoor, bij de entree van de Schipholwegtunnel aan de kant van de Plesmanlaan. De grond diende de afgelopen jaren als kweektuin voor de Stichting Singelpark. Momenteel wordt deze plek tijdelijk benut als pilotlocatie 'The Field' waar innovatieve, duurzame initiatieven worden getest, in het kader van de Duurzaamste Kilometer. Zo zijn verschillende proeven uitgevoerd, met het opzetten van een circulair paviljoen en een aantal tiny vergaderlocaties.

De bebouwing op deze locatie is van het type sokkel-bovenbouw met voornamelijk kantoren in de sokkel en kantoren en woningen in de bovenbouwen. De twee bovenbouwen kunnen tot 70 meter reiken, hierdoor kan invulling gegeven worden aan de woningbouw- en kantorenopgave.

De locatie is niet bereikbaar voor auto's. Parkeergelegenheid wordt op een ander kavel gerealiseerd. De parkeergarage onder de Morspoortterrein is een goede kandidaat. Indien er een nieuwe tunnel voor langzaam verkeer wordt aangelegd, naast de huidige Joop Walenkamptunnel, of als die tunnel wordt verbreed, leidt dat tot een inkorting van het kavel.

CONCEPT



Plankaart SVB plein

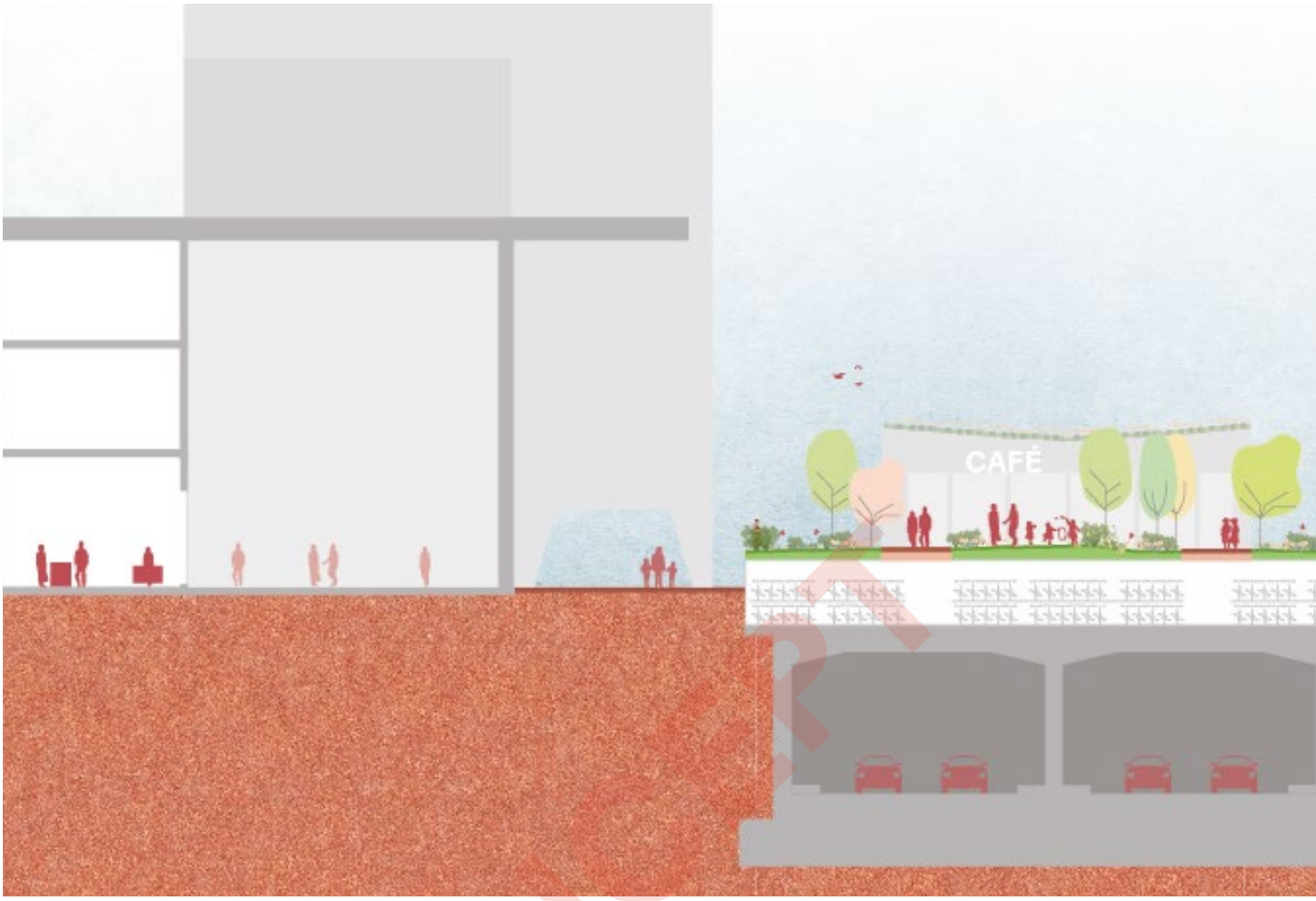
8.6
Taxipalet

Het huidige taxipalet is een stapeling van fietsenstalling en taxistandplaats. Het ontwerp is kwetsbaar en kostbaar in onderhoud. De locatie van het taxipalet bevindt zich boven de Schipholtunnel waardoor bebouwingsmogelijkheden beperkt zijn. De nieuwe situatie kan op verschillende manier worden ingevuld:

- een gebouw aan de noordzijde van het stationsplein waardoor het stationsplein goed wordt begrensd en meer beschut wordt;
- een fietsenstalling die bijdraagt aan het oplossen van de grote stallingsopgave;
- een nieuwe drop-off/pick-up point voor taxi's;
- verdere vergroening van het stationsgebied, door het aanleggen van een stationspark;
- 'vaste' onderkomens aanbieden voor de ambulante handel op het stationsplein.

De locatie Taxipallet wordt onderwerp van nadere studie, binnen de Knooppuntontwikkeling in het MIRT-programma. Dat zal duidelijk maken welke opties mogelijk zijn en welke de voorkeur verdienen. Twee mogelijke opties worden hieronder al kort toegelicht: de variant 'Stationspark' en de variant 'Innovatief Fietsgebouw'.

CONCEPT

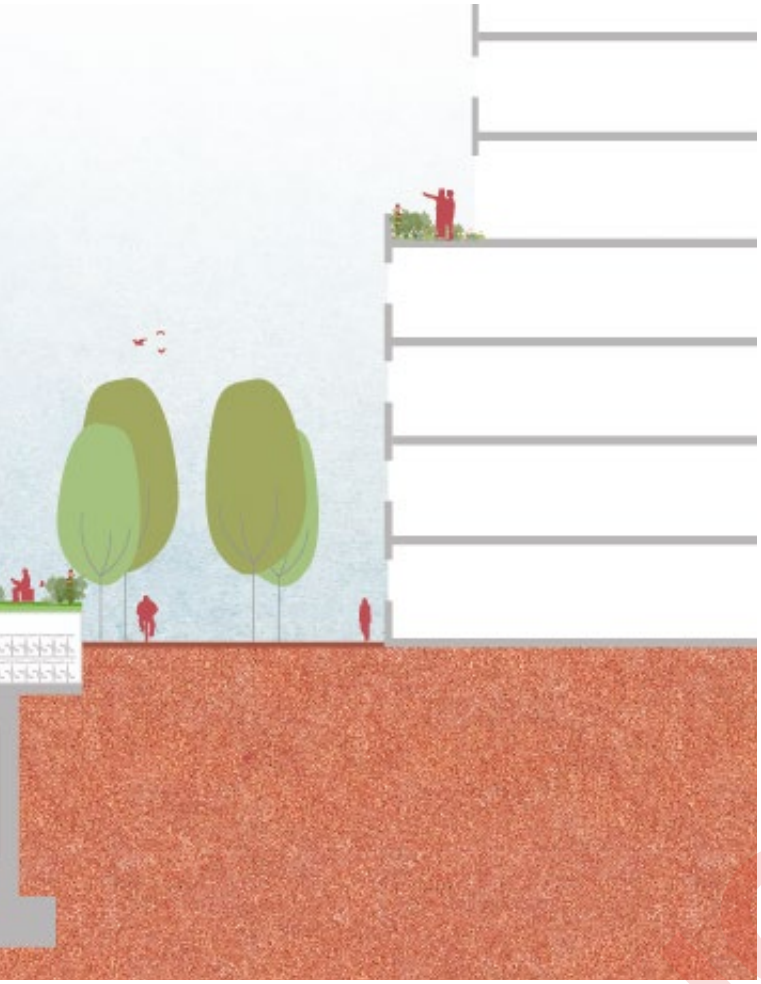


Doorsnede stationshal - straatje - fietsenstaling - straatje - De Lorentz

Hoogwaardige gevel (Louvre, Lens)

Paviljoen in het groen (Park Vijve

CONCEPT

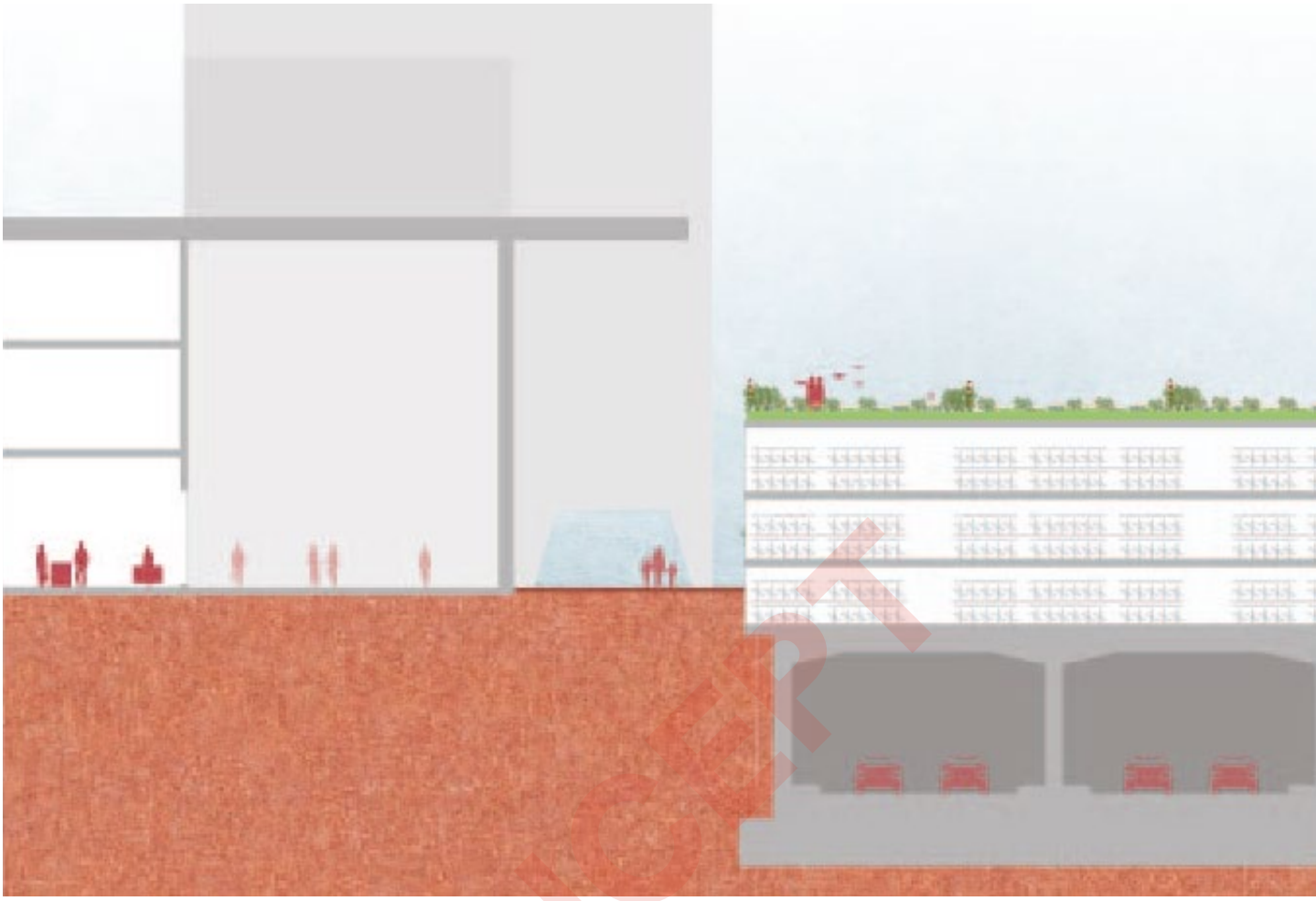


Optie Stationspark

Een stationspark biedt de mogelijkheid het Stationsplein een groenere uitstraling te geven. Beplanting in de volle grond is mogelijk, bomen kunnen tot wasdom komen op het dak van de Schipholtunnel. Een ecologisch uitgekiende invulling trekt insecten en vogels aan. In het park kan een café of koffie & theehuis met terras worden opgenomen of gekozen worden voor een smaakvolle, tijdelijke en wisselende invulling (vergelijk met Singeldingen Rotterdam). Als een stationspark de beste optie blijkt te zijn, zal dit het vijfde kleine parkje in het stationsgebied worden. Hogere beplanting en bomen vormen een groene pleinwand aan het stationsplein. Deze variant vraagt een vervanging van de huidige fietsenstallingen en wellicht ook een oplossing op een andere locatie van het taxivervoer.

CONCEPT

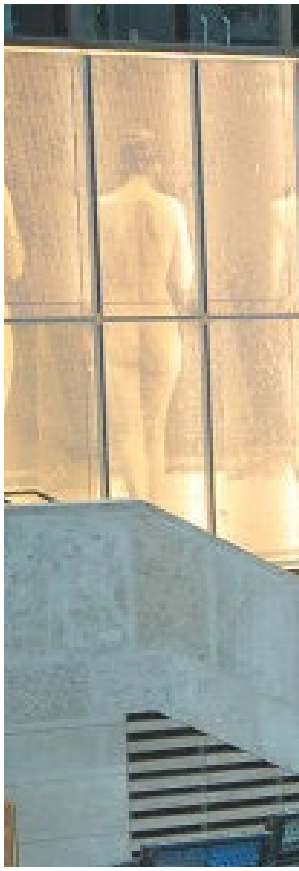
ersburg, Tietjerk)



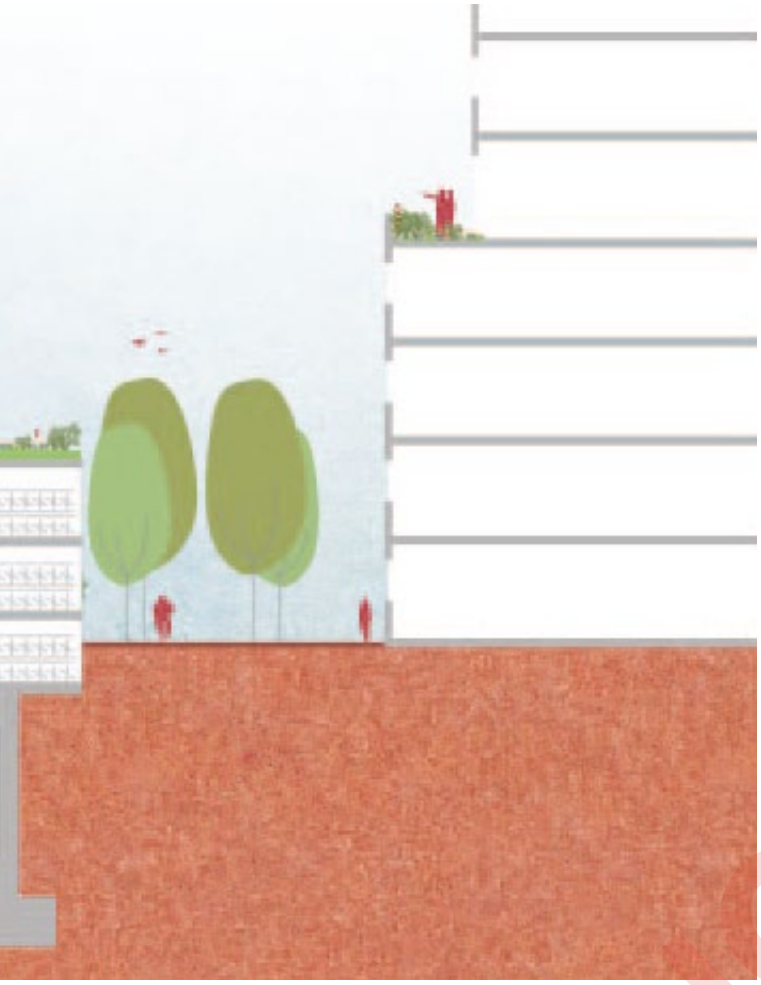
Caption text

CONCEPT

Gevel met verlichting en kunst (Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid, Hilversum)



Gevel met verlichting en kunst (E



Optie innovatief fietsgebouw

Op de locatie van het taxipalet is voldoende ruimte voor een meerlaags fietsparkeergebouw. Een grote stalling zeer dicht bij het Knooppunt Leiden Centraal dat een mogelijk alternatief kan zijn voor de andere opties voor de uitbreiding van de stallingscapaciteit.

In deze stalling wordt, op de begane grond (in de pleingevel) of op het vergroende dak, een uitspanning opgenomen, zichtbaar en bereikbaar vanaf het Stationsplein. De stalling wordt een internationale bezienswaardigheid, door bijvoorbeeld een gevelschildering, vergelijkbaar met die aan de binnenzijde van de Markthal Rotterdam. De gevel kan ook volledig groen worden uitgevoerd. Er kan een (inter)nationale ontwerpprijsvraag worden uitgeschreven voor de beste optie, die tegelijkertijd een oplossing kan bieden voor nieuwe locatie voor het taxivervoer.

CONCEPT

Bishop's Palace House, Kingston)

9 ONTWIKKELSTRATEGIE

"Geef duidelijk aan waar bewoners over kunnen meebeslissen. Geef iedereen een kans om mee te praten, niet alleen de brutalen"

Het mag duidelijk zijn dat de herontwikkeling van het Leidse stationsgebied een omvangrijke operatie is die veel belangen dient. Een megaklus die ook veel tijd in beslag gaat nemen, minstens 10 jaar. Dat vraagt om een gedegen ontwikkelstrategie. De eerste stappen zijn gezet. In dit hoofdstuk worden de drie bouwprojecten die al in gang zijn gezet toegelicht. Ook schetsen we de bredere context. De ontwikkeling van de het OV-Knooppunt Leiden Centraal, de ontwikkeling van de overige deelgebieden en de haalbaarheid van deze ontwikkelingen worden ook beschreven.

9.1
Drie bouwprojecten voorafgaand aan de gebiedsvisie

De gemeente wil van het stationsgebied een bruisende plek maken waar het prettig wonen, werken en verblijven is. De nieuwbouw biedt alle Leidenaren en bezoekers van buiten de stad werkgelegenheid, woonruimte en recreatie.

In het Leidse stationsgebied zijn al verschillende projecten van start gegaan of gaan van start. De bouw is deels al gerealiseerd, zoals de bouw van het project Lorentz fase 1. In 2021 en 2022 wordt gestart met drie projecten, te weten , Lorentz fase, de Geus en Octagon.

'De Geus'

De naam 'De Geus' is een historische verwijzing naar de 16e eeuw, toen Leiden in opstand kwam tegen het Spaanse gezag en veroverd werd door de Geuzen. Het bouwproject staat op de hoek van het Stationsplein en de Stationsweg (waar nu supermarkt Jumbo zit). Met de bouw van een megabioscoop annex congrescentrum, horeca en een supermarkt, woningen en grote fietsenstalling wordt een nieuw, divers complex neergezet dat niet alleen de stad Leiden, maar de hele regio bedient. Ook voorziet De Geus in de behoefte aan extra woningen en groen vervoer. Het complex verbindt bezoekers en inwoners van de stad. Het biedt allerhande vertier en levendigheid aan de passanten die elkaar hier ontmoeten elkaar. Het bestemmingsplan wordt naar verwachting in 2021 aan het college en de raad van de gemeente voorgelegd.

CONCEPT

Gebouw De Lorentz

‘Octagon’

‘Octagon’ betekent achthoek en verwijst naar de achthoekige torens die in dit project gebouwd worden. Octagon Leiden komt te staan op de plek waar het kantoor van de ABN Amro (Stationsweg) en het achterliggende schoolgebouw (Ballonpad) stonden. De begane grond van de bebouwing krijgt een levendige inrichting met verhuurbare ruimtes, een hotel en twee achthoekige woontorens met koopappartementen. Octagon vormt een belangrijk onderdeel van de totale metamorfose van het stationsgebied. Bovendien voldoet het in alle opzichten aan de wensen en behoeften die aan het stationsgebied gesteld worden: duurzame sloop en bouw, extra woningen, een bonte mix aan voorzieningen en een verbinding tussen de historische binnenstad en het moderne Leiden Bio Science Park.

‘Lorentz’ fase 1 en 2

De naam ‘Lorentz’ verwijst naar Hendrik Antoon Lorentz. Hij was één van Nederlands grootste natuurkundigen, Leidenaar en winnaar van de Nobelprijs voor Natuurkunde 1902. Bouwproject Lorentz wordt in twee fasen uitgevoerd. De nieuwbouw van Lorentz fase 1 is in 2020 opgeleverd, met twee nieuwe woontorens. De bewoners hebben hun appartementen betrokken. In de plint op de begane grond, waar kantoorruimte is gevestigd, zit onder andere het hoofdkantoor van Heineken Commercie Nederland met een grote ‘Brew Pub’, open voor publiek. Onderin het gebouw ligt de grootste fietsenstalling van Leiden met 4.800 plekken. Naast de nieuwbouw van Lorentz fase 1, komt op de hoek met het Schuttersveld, een nieuwe kantoortoren, Lorentz fase 2. In de toren, met in totaal 17.000m2 kantoorruimte, komen flexibele kantoorunits. De bouw staat gepland voor begin 2022.

9.2 Ontwikkelingen in de omgeving

Het stationsgebied Leiden ligt in het hart van een reeks van aangrenzende gebiedsontwikkelingen en beleidskaders die zijn vastgesteld door de raad. Het betreft het innovation district LBSP, het Ontwikkelperspectief De Mors, de gebiedsvisies Vondelkwartier en Schipholweg en de Agenda Autoluwe Binnenstad. Deze voorgenomen gebiedsontwikkelingen versterken de positie van het

Impressie gebouw Octagon

CONCEPT

stationsgebied in de stad Leiden en in de regio. Dit zijn de belangrijkste ontwikkelingen rondom het stationsgebied:

Innovation district Leiden Bio Science Park (BLSP)

Het stationsgebied is samen met het Leiden Bio Science Park één van de grootste economische motoren van de Leidse regio. Gebiedsontwikkelingen in het Bio Science Park en stationsgebied Leiden voegen in de aankomende 10 jaar 14.000 arbeidsplaatsen toe aan de Leidse regio, waarvan 4.000 in het stationsgebied en 10.000 in het BLSP. Het BLSP is het grootste kenniscluster voor onderzoek in de Bio Pharma sector van West-Europa. Met 20.000 arbeidsplaatsen bij meer dan 100 biomedische bedrijven en 150 Life Sciences & Health-organisaties levert het gebied een significante bijdrage aan de internationale economische concurrentiepositie van Nederland én aan de agglomeratiekracht van de Randstad. Het Leiden Bio Science Park transformeert naar een innovation district, waarbij verdichting en ontmoeting centraal staan. Dit innovation district sluit direct aan bij het hoogstedelijke woon-werkgebied dat rond het station ontstaat. Voor het succes van het Leiden Bio Science Park en zijn bijdrage aan de internationale concurrentiepositie van Nederland zijn goede en kwalitatief hoogwaardige verbindingen cruciaal: met andere brainports, met Schiphol en met stedelijke agglomeraties. Het stationsgebied van de toekomst moet een grote bijdrage hieraan leveren.

De Mors

De wijk ‘De Mors’ is in ontwikkeling. Daarom is er voor de wijk een ontwikkelperspectief geschreven. Hierin worden de opgaven voor de toekomst beschreven: Wat is goed en wat kan er beter? De Mors bestaat uit meer buurten die in verschillende bouwperioden zijn ontstaan. De eigenheid en kleinschaligheid van de buurten en de aanwezige groenstructuren worden gewaardeerd. Maar de Dr. Lelylaan, de Haagsche Schouwweg en de Spoordijk worden door bewoners als barrières ervaren. Verder ligt ‘De Mors’ qua afstand redelijk ver van de binnenstad. De bewoners kenmerken hun woongebied dan ook als ‘vergeten wijk’. De opgaven voor de toekomst luiden als volgt: een wijk voor iedereen – verbinding met de stad - behouden en versterken van (woon)kwaliteiten. Dit alles op een duurzame manier met oog voor het klimaat.

CONCEPT

Gebouw De Lorentz, fase 1

Spoorzone

De ‘Spoorzone’ bestaat uit het Vondelkwartier, de Schipholweg en het stationsgebied. De gebiedsvisie voor het stationsgebied hangt nauw samen met de gebiedsvisies voor de Schipholweg en het Vondelkwartier. In de ‘Spoorzone’ richt Leiden zich op de realisatie van een sterk gemengd, hoogwaardig stedelijk milieu. Dit milieu bestaat uit een diversiteit aan werkomgevingen, een breed scala aan woonvormen, gecombineerd met de realisatie van een hoogwaardig mobiliteitsknooppunt. Hiermee draagt het gebied bij aan een duurzame groei van zowel woon- als werkruimte in Zuid-Holland. In het stationsgebied is ruimte voor circa 1.000 nieuwe woningen. In de rest van de ‘Spoorzone’ worden circa 4.500 woningen toegevoegd. Daar komen nog eens 4.500 nieuwe woningen bij in Leiden en de directe omliggende gemeenten. . De verwachting is dat in 2050 het aantal inwoners met 50.000 mensen is toegenomen. Deze groei past binnen een bredere (landelijke) trend, die ook zichtbaar is in de groei van de G4-steden en steden als Eindhoven en Nijmegen. Het is een gevolg van een groei van de kenniseconomie, die met name in de steden en op/rond campuslocaties plaatsvindt.

Centrumroute

Het project’ Centrumroute’ is onderdeel van het opwaarderen van de R-net corridor Zoetermeer – Leiden CS. De centrumroute loopt van station Lammerschans, via de Jan van Houtbrug, de Hooigracht en de Langegracht, naar station Leiden Centraal. Deze route wordt van gevel tot gevel opnieuw ingericht en geschikt gemaakt voor hoogwaardig busvervoer. Het doel is verbetering van ver de HOV-busroutes (Hoogwaardig Openbaar Vervoer), vermindering van doorgaand autoverkeer en verbetering van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Infraproject Leidse Ring Noord

Het doel van de Leidse Ring Noord is het verbeteren van de doorstroming op de noordzijde van de Leidse Ring om daarmee de ringstructuur te versterken en zo doorgaand verkeer om het stadscentrum van Leiden en de dorpskern van Leiderdorp heen te leiden, zodat daar meer ruimte ontstaat voor bestemmingsverkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Ingrepen op de Leidse Ring, inclusief de bestaande stationstunnel, zijn geen onderdeel van de gebiedsvisie stationsgebied. De kruising op van de Morssingel en Plesmanlaan is in overeenstemming tussen beiden projecten ontworpen.

9.3 Ontwikkeling Knooppunt Leiden Centraal en de deelgebieden

Knooppunt Leiden Centraal is een project met een dynamisch programma. Vanwege de grote investeringen zijn verschillende formele procedures nodig. Dat vraagt om een goede gefaseerde afhandeling, met ruimte voor aanpassingen en deelbesluiten. Dit zorgt voor overzicht en controle en maakt het mogelijk om tegelijkertijd op korte termijn stappen te zetten.

Het is belangrijk om de eerste fase al uitvoerbare no-regret-maatregelen met elkaar overeen te komen, vooruitlopend op grotere investeringen in het programma. Een deel van dit no-regret-pakket bestaat uit het realiseren van aangepaste routes voor bus, fiets en auto. In samenhang daarmee wordt een deel van de openbare ruimte heringericht. Andere potentiële no-regret-maatregel is bijvoorbeeld het fietsparkeren. Uitbreiding van fietsenstalling aan van de stationskant bij het LUMC is een logische keuze. Deze plek zit toekomstige ontwikkelingen niet in de weg, de ligging is perfect en het voldoet aan de vraag. Een deel van de no-regret-maatregelen is al in voorbereiding en er is zicht op financiering. Vervolgfasen worden verder uitgewerkt in de MIRT-verkenning.

Impressie gebouw De Lorentz, fase 2

CONCEPT

Er zijn namelijk meer scenario's denkbaar, afhankelijk van onderlinge samenhang, uitvoerbaarheid en/of urgentie.

9.4 Tijdelijke situatie: van oud naar nieuw

De bouwwerkzaamheden in het stationsgebied gaan lang duren, naar verwachting tien jaar of meer. Dat zorgt voor een lange periode van tijdelijkheid, waarin hard gewerkt wordt om 'van oud naar nieuw' te gaan. De bouwoverlast voor reizigers, bezoekers en verkeer moet tot een minimum beperkt worden. De kwaliteit van het gebied niet alleen geborgen blijven, maar ook verbeterd worden. Dat geldt ook voor de veiligheid die continue met zorg en aandacht moet krijgen. Nu en in de toekomst moet het stationsgebied een plek zijn waar bewoners, reizigers en ondernemers elkaar veilig kunnen verblijven, werken en ontmoeten.

Parallel aan deze 'harde' voorwaarden willen moet ook onderzocht worden welke tijdelijke functies een plek kunnen krijgen, zodat het publiek zich al verbonden gaat voelen met het stationsgebied van de toekomst en het voortdurend een plek van betekenis te laten zijn. Een stationsgebied dat door bewoners en gebruikers op een positieve manier wordt ervaren en waar door tijdelijke, creatieve invulling de leefbaarheid in de buurt gewaarborgd blijft. Een paar voorbeelden:

Hoe kunnen openbare ruimte en bouwlocaties elkaar versterken? Hoe worden leegstaande gebouwen geen 'sta in de weg' maar wellicht een hotspot voor jonge, creatieve talenten? Hoe verrijk je als ontwikkelaar of corporatie de deelgebieden, die onderdeel uitmaken van het totale stationsgebied? Welke bedrijvigheid kunnen ondernemers starten in tijdelijke onderkomens?

Gedurende de tijdelijke situatie wordt samen met de gemeente, ondernemers, bewoners, gebruikers en/of andere belanghebbenden gekeken naar de mogelijkheden die het stationsgebied biedt voor tijdelijke programmering, passend bij het gewenste toekomstbeeld. Het stationsgebied moet tijdens de langdurige herinrichting en bouwwerkzaamheden dusdanig geprogrammeerd en gepresenteerd worden, dat het aansluit op het gewenste toekomstbeeld. Passend bij de nieuwe gebiedskwaliteiten en gebiedswaarden (zie paragraaf 3.4) en daar waar mogelijk zichtbaar, hoorbaar en voelbaar zijn, in lijn met de nieuwe programmering, uitstraling en communicatie van het stationsgebied. De drie ontwikkelende verhaallijnen voor het stationsgebied: 'Plek van verbinding', 'Plek van ontmoeting' en 'Plek van verduurzaming en vergroening' geven de richting aan. Zo kan het stationsgebied ook in de tijdelijke situatie een aangename, gastvrije, groene ontmoetingsplek zijn. Omdat er tijdens de bouw steeds opnieuw tijdelijke situaties ontstaan, zal de invulling van de tijdelijke projecten steeds opnieuw worden bedacht en uitgewerkt.

De tijdelijke situatie krijgt een 'eigen gezicht' met de uitwerking van een] creatief concept, dienend aan de look & feel van het nieuwe stationsgebied van de toekomst. Het voornemen is om aan de slag te gaan met een eigen huisstijl, beeldmerk en/of logo voor de tijdelijke situatie. Een concept dat alle ontwikkelingen, groot en klein, onder de aandacht brengt. Het moet voor langere tijd de lading dekken, breed inzetbaar zijn en voor verschillende communicatiedoelen en -uitingen inzetbaar zijn. Het creatief concept moet zichtbaar zijn in het stationsgebied en alle deelgebieden en worden in alle communicatiemiddelen van de gemeente, off- en online. Met campagne kan iedereen op de hoogte gehouden worden over bouwplanning, overlast, laatste nieuws, actief leegstandbeheer én uit te nodigen voor de tijdelijke initiatieven.

Alle activiteiten en initiatieven die voor de tijdelijke situatie worden bedacht, moeten passen en aansluiten in de gebiedsvisie: 'Van A naar B op de manier van B', passend bij de gebiedswaarden en

-kwaliteiten. Na de reflectiefase zal de invulling van de tijdelijke situatie verder worden uitgewerkt in een strategie, waarin ook de verschillende betrokken partijen worden uitgenodigd om samen de tijdelijke situatie zo aangenaam én leuk mogelijk te maken.

9.5 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van de gebiedsvisie heeft betrekking op de maakbaarheid, de economische haalbaarheid, procedures en financiën die nodig zijn om de visie in concrete projecten uit te kunnen werken en te realiseren.

CONCEPT

Maakbaarheid

De maakbaarheid richt zich op de vraag of de plannen uit de gebiedsvisie gerealiseerd kunnen worden en of er fysieke of technische belemmeringen dan wel knelpunten zijn.

Het is goed mogelijk dat bodemsaneringen nodig zijn, voordat met de nieuwbouw kan worden gestart. Er zullen hoogstwaarschijnlijk ook kabels en leidingen omgelegd moeten worden. Verder brengen met name de Schipholweg en het spoor veel geluid met zich mee. Hier zal in het ontwerp van met name de woningen en kantoren rekening mee gehouden moeten worden. De Schipholtunnel en ondergrondse fietsenstallingen onder pleinen en straten zijn belangrijke uitgangspunten bij de verdere uitwerking van de plannen.

Economische haalbaarheid

De deelgebieden die in het stationsgebied liggen, het Morspoortterrein, de Trafolocatie, de Buslocatie, de Connexxionlocatie en het binnenterrein van het Morssingelblok, zijn eigendom van de gemeente. Voor deze deelgebieden stelt de gemeente de uitgangspunten op voor de daadwerkelijke realisatie er van. De gemeente is ook aan zet bij het selecteren van de projectontwikkelaars en verantwoordelijk is voor de planning van deze deelgebieden en de inrichting van de openbare ruimte.

Het gebouw aan de Stationsweg, waarin de Aldi en het Kruidvat zijn gevestigd en dat ingeklemd ligt het Ibis Hotel en De Geus, is particulier eigendom. Het initiatief voor de herontwikkeling van dit gebouw ligt bij de eigenaar.

Met de realisatie van de deelgebieden zijn kosten en opbrengsten gemoeid. Wanneer wordt besloten de gemeentelijke gronden tot ontwikkeling te brengen, zal een grondexploitatie ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad.

Omdat het totaal aan kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van Morspoortterrein, de Trafolocatie en het Morssingelblok een financieel tekort laat zien, is er een subsidieaanvraag gedaan bij het Rijk, de zogenaamde ‘Woningbouwimpulsaanvraag’.

Voor de OV-Knoop ligt het (investerings)programma nog niet vast. Wel is duidelijk dat het om een programma van publieke investeringen gaat, met een omvang tot mogelijk 250 tot 285 miljoen Euro. De omvangrijke private investeringen in het gebied zijn hierin niet meegeteld. Het is de wens van de gemeente om nauw samen te werken met de private partijen en samen programma’s te ontwikkelen.

Ruimtelijke procedures

Aangezien de voorgestelde ontwikkelingen in de gebiedsvisie strijdig zijn de huidig geldende afspraken van het bestemmingsplan zullen er nieuwe bestemmingsplannen moeten worden opgesteld om de projecten te faciliteren. Wanneer de gebiedsvisie is vastgesteld door de raad, vormt dit mede de basis (het kader) voor de op te stellen bestemmingsplannen.

De verschillende projecten doorlopen ieder een eigen bestemmingsplanprocedure en een eigen vergunningstraject. De invoering van de nieuwe omgevingswet kan van invloed zijn op de nieuwe bestemmingsplanprocedures. Het is in deze fase nog niet te overzien wat de gevolgen hiervan zullen zijn.

9.5 Participatie en draagvlak

Het is van essentieel belang dat belanghebbenden en betrokken partijen zich kunnen vinden in de toekomstplannen van het stationsgebied. Voor de uitwerking van de gebiedsvisie is een uitgebreid participatietraject doorlopen. De belangen, wensen, bedenkingen van alle partijen samen met de gemeentelijke ambities op diverse beleidsterreinen hebben bij elkaar geleid tot inhoudelijke afwegingen op alle onderwerpen en projecten. Deze gebiedsvisie is het resultaat. Gezien de veelheid van verschillende, soms tegenstrijdige, belangen betekent dit dat het resultaat niet voor iedereen aan zijn of haar wensen zal voldoen. We hebben getracht de grootste belangen en wensen met dit document te vertegenwoordigen en de grootste zorgen weg te nemen. Bij de verdere ontwikkeling van het stationsgebied blijft het belangrijk dat alle stemmen, meningen en opvattingen gehoord blijven: bij de uitwerking van de deelopgaven, de inrichting van de openbare ruimte en de uitwerking van Knooppunt Leiden Centraal.

CONCEPT

CONCEPT

Verantwoording & colofon

Deze gebiedsvisie is gemaakt in opdracht van de gemeente Leiden, door stedenbouwkundig bureau PosadMaxwan, in nauwe samenwerking met Bureau Buhrs, gespecialiseerd in communicatie en gebiedsmarketing.

Met bijdragen van:
- Buiting Advies - beplanting en ecologie
- Over Morgen - duurzaamheid
- Goudappel Coffeng - mobiliteit
- Bureau Stedelijke Planning - programma
- Kickstad - participatie

Al het fotomateriaal (behalve op pagina's 66-69, 77-83, 90-113) is eigendom van de gemeente Leiden. Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties op pagina's 66-69, 77-83, 90-113 konden worden achterhaald. Belanghebbenden worden verzocht contact op te nemen met de gemeente Leiden. Overige beelden zijn vormgegeven door PosadMaxwan.

Wij danken allen die hun input gaven, meegedacht hebben en/of meegelezen hebben!

Vragen en/of opmerkingen op de gebiedsvisie kunt u delen op het participatieplatform doemee.leiden.nl

CONCEPT

Leiden POSAD MAXWAN strategy x design

CONCEPT