

Samen maken we het stationsgebied!

Participatieverslag gebiedsvisie stationsgebied Leiden

April 2021





SAMEN MAKEN WE HET STATIONSGBIED

Onder het motto 'Samen maken we het stationsgebied' is de gebiedsvisie tot stand gekomen met bijdragen vanuit onze stad en regio. Een samenwerking van bewoners, ondernemers en gebiedspartners. 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 betrokkenheid mogen rekenen, zodat we samen van het stationsgebied van de toekomst een succes maken.

Fleur Spijker
Wethouder Duurzame Verstedelijking, Ruimte & Wonen



IN 5 FASEN NAAR 1 VISIE

Op 23 januari 2020 is de gebiedsagenda 'Stationsgebied Leiden' vastgesteld door de gemeenteraad. De gebiedsagenda beschrijft acht onderwerpen, ook wel agendapunten genoemd. Die punten vormden samen het startpunt van het gesprek over de toekomst van het stationsgebied. Om te komen tot een gezamenlijke, toekomstbestendige gebiedsvisie hebben we het participatieproces opgedeeld in vijf fasen. Op veel verschillende manieren konden omwonenden en andere geïnteresseerden mee denken én doen!

"Ik ben positief over de insteek van het participatietraject (veel aandacht aan gegeven), maar we zien onze inbreng graag ook daadwerkelijk terug in de vervolgstappen!"
(Reactie op de enquête 'Feedback op de gebiedsagenda')

1. Opstellen gebiedsagenda



2. Informeren



3. Meedenken en -doen!



stationscafé
workshops



meedenk-
route



speeddates
met wethouder



online
enquête

4. Reflecteren



concept
gebiedsvisie

5. Besluitvorming



vaststelling
gemeenteraad





ONLINE PARTICIPATIEPLATFORM

fase informeren

doemee.leiden.nl is het online participatieplatform van de gemeente Leiden. Voor de gebiedsvisie was dit dan ook het platform waarop alle informatie over het participatieproces te vinden is. Op de projectpagina ['De toekomst van het stationsgebied'](#) werd voor iedere fase in de tijdlijn helder aangegeven hoe, waar en wanneer mensen mee konden doen en denken. Ook was het mogelijk om je hier aan te melden voor een van de vele participatiebijeenkomsten, kon je enquêtes invullen en informatieve video's bekijken. Alle activiteiten en resultaten op de projectpagina blijven in ieder geval tot de vaststelling door de Raad openbaar toegankelijk. Doemee.leiden.nl blijft ook in de nabije toekomst voor online participatie het belangrijkste platform voor de gemeente Leiden,



Een samenhangende gebiedsvisie kan alleen tot stand komen na gesprekken met de stad. Wethouder Fleur Spijker (Duurzame Verstedelijking) nodigt Leidenaren in een video uit om mee te denken.



De gebiedsagenda beschrijft acht onderwerpen, ook wel agendapunten genoemd. In deze video licht projectmanager Jelle Deurman de acht agendapunten toe.



MEEDENKROUTE

fase meedenken

Op zaterdag 5 september 2020 organiseerde de gemeente Leiden een verrassende en coronaveilige wandeling, de Meedenkroute. Meer dan 100 deelnemers meldten zich aan en gingen op zes verschillende plekken in het gebied in gesprek. Zij spraken met ontwerpers en gemeente over onderwerpen zoals duurzaamheid, mobiliteit en de identiteit van het stationsgebied. Ook kregen deelnemers de gelegenheid om ideeën aan te dragen voor de toekomstige inrichting van het Morspoort- en Morssingelterrein en de Connexxion-locatie.

“Kijk heel goed naar de gebruikers van het gebied: wat hebben wij nodig om optimaal gefaciliteerd te worden.”

(Reactie op de enquête 'Feedback op de gebiedsagenda')



Projectmanager Jelle Deurman blikt terug op de activiteiten uit de Meedenkfase en nodigt de stad uit om ook in de volgende fase (reflecteren) volop mee te doen.



WEBINAR & DEELVIDEO'S

fase reflecteren



KLIK

Op 11 februari 2021 presenteerden we de concept gebiedsvisie voor het eerst aan de stad. Via een webinar - live uitgezonden op YouTube en Facebook - konden kijkers via de chat vragen stellen aan het panel. In het panel zaten supervisor van het stationsgebied Rienst Dijkstra (PosadMaxwan) en projectmanager Jelle Deurman (gemeente Leiden).

Video's presentatie gebiedsvisie

Tijdens de digitale concept presentatie werden de centrale onderdelen van de concept gebiedsvisie in vier video's toegelicht. Deze video's werden in de reflectiefase meermaals ingezet om te informeren over en te reflecteren op de concept gebiedsvisie. Bijvoorbeeld als startpunt van het gesprek tijdens het digitale stationscafé. Of ter introductie van de centrale onderdelen in het digitale reflectieformulier.



Beeld uit de video 'plek van verbinding'.

- ▶ Plek van verbinding
- ▶ Plek van ontmoeten
- ▶ Plek van vergroening & verduurzaming
- ▶ Deelgebieden

ENKELE FEITEN & CIJFERS

INFORMEREN



1760

Kijkers informerende video's



CA. 700

Respondenten enquêtes

IDENTITEIT

MOBILITEIT

OPENBARE RUIMTE

top 3 thema's

200+ beleidsstukken



8 agendapunten



3 verhaallijnen

MEEDENKEN



4

Digitale workshops



7

Speeddates met de wethouder



100+

Wandelaars deden de meedenkroute



220

Respondenten enquêtes



Top 3 karaktertrekken

26%

Reist via het station

19%

Werkt in het gebied

91%

Komt uit Leiden



Top 3 sfeerelementen

REFLECTEREN



30+

Bezoekers stationscafé



53

Inge vulde reflectieformulieren

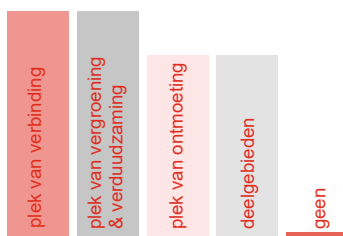


700+

Kijkers presentatie concept gebiedsvisie

RESULTATEN REFLECTIE

Tussen 11 en 21 februari 2021 konden mensen onder andere het reflectieformulier invullen via doemee.leiden.nl. Hieraan hebben 53 mensen deelgenomen.



Op welk onderdeel wilt u reageren?

57%

Woont in het gebied

36%

Reist door het gebied

51%

Heeft niet eerder meegedacht

49%

Dacht eerder mee

Plek van verbinding



Plek van ontmoeting



Plek van vergroening & verduurzaming



DIGITALE PARTICIPATIE IN TIJDEN VAN CORONA



Door corona waren we genoodzaakt om de manieren van participatie aan te passen. In plaats van op de 'pauzeknop' drukken zijn we doorggegaan met veel digitale bijeenkomsten zoals een digitaal stationscafé en een wekelijks video-inloopsprekkuur. Wanneer de maatregelen dit toelieten, kwamen we op een veilige manier fysiek bij elkaar. Bijvoorbeeld tijdens de meedenkwandeling door het gebied. Elke fase was maatwerk en vroeg om een flexibele organisatie. Uit een peiling kwam naar voren dat het participatieplatform doemee.leiden.nl een uitstekend middel is om op de hoogte gehouden te worden. Alle informatie is goed en blijvend terug te vinden.

RESULTAAT VAN DE PARTICIPATIE

Vanuit het plan van aanpak stelden we als doel om 'zoveel mogelijk Leidenaren te betrekken bij dit proces' om daarmee 'een gedragen, integrale gebiedsvisie voor het stationsgebied' te realiseren. We zijn inmiddels bijna 1.000 ingevulde enquêtes, 2.500 views van video's en tientallen presentaties, speeddates, workshops en wandelingen verder. Honderden bewoners, ondernemers, experts, reizigers en andere Leidenaren dachten mee over de inhoud van de gebiedsvisie en bepaalden mede de toekomst daarmee de toekomst van het stationsgebied. Naast positieve geluiden, zijn er ook betrokkenen die (zeer) kritisch zijn en blijven op zowel het proces als delen van uitkomsten.

De impact

Het participatieproces heeft een waardevolle bijdrage geleverd aan het eindresultaat. Dit startte eind 2019 toen ongeveer twintig stakeholders uit het gebied en de stad meehielpen om honderden beleidsambities, kaders en randvoorwaarden te bundelen tot acht heldere agendapunten als startpunt van gesprek. Deze acht uitgangspunten uit de gebiedsagenda brachten we in 2020 en 2021 via enquêtes, interviews en andere activiteiten samen tot drie integrale verhaallijnen voor de toekomst van het stationsgebied. In dat participatietraject is een enorme hoeveelheid aan waardevolle ideeën ingebracht.

Veel ideeën hebben een prominente plek gekregen in de gebiedsvisie. Hieronder de drie opvallendste:

1.

In co-creatie met heel veel Leidenaren is het 'identiteitskompas' opgesteld dat het karakter van het toekomstige gebied omschrijft. Deze verhaallijnen zijn de kapstok voor de inhoud van de gebiedsvisie. Het kompas bevat drie verhaallijnen - plek van ontmoeting, plek van verbinding en plek van vergroening en verduurzaming.

2.

De expliciete wens voor een groen stationsgebied is luid en duidelijk. Die is ingevuld door de focus op vergroening van gebouwen en openbare ruimte, de aansluiting bij het Singelpark en de zoektocht naar zoveel mogelijk bomen en behoud van biodiversiteit in de gebiedsvisie.

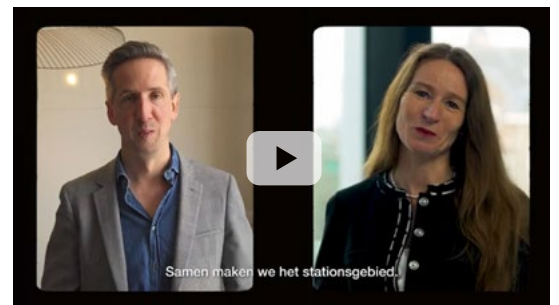
3.

De stedenbouwkundige opzet van de Connexxion-locatie, het Morspoortterrein en het Morsingelblok zijn stevig aangepast en verbeterd ten opzichte van het plan uit 2012. Dit is gebeurd op basis van de verschillende workshops en gesprekken.

VERVOLG VAN DE PARTICIPATIE

De participatie startte bij de gebiedsagenda en heeft de gebiedsvisie gemaakt tot wat hij is. Participatie blijft een grote rol spelen in de verdere uitwerking van de plannen en projecten. Van tijdelijke initiatieven tot marketing, van invulling van bouwblokken tot inrichting van de openbare ruimte. Per thema bepalen we samen wat wenselijk en nodig is, op welk moment en op wat voor manier. Zo zetten we de heldere lijn de komende jaren door.

Heeft u vragen of opmerkingen over dit participatieverslag? Neem gerust contact op via stationsgebied@leiden.nl.



Wethouder Fleur Spijker en projectleider participatie Wout van der Heijden kijken terug op het participatieproces en bedanken de Leidenaren die meedachten over de toekomst van het stationsgebied.





Verantwoording & colofon

Dit verslag geeft een kijkje in de keuken van het participatieproces voor de gebiedsvisie stationsgebied Leiden. Het is een kort overzicht van de activiteiten en bijbehorende resultaten ingebracht door bewonersorganisaties, ondernemers, medeoverheden, ontwikkelaars en vele andere betrokkenen. Een volledig overzicht van alle van activiteiten en resultaten, vindt u terug op doemee.leiden.nl.

KICKSTAD

Dit verslag is opgesteld door Kickstad. Wij bedanken iedereen die input gaf, meegedacht of meegelezen heeft. Het participatieproces werd georganiseerd door Kickstad in samenwerking met het programmateam Stationsgebied en omgeving van de gemeente Leiden, PosadMaxwan (stedenbouw) en Bureau Buhrs (gebiedsmarketing).

Foto's: Buro JP, gemeente Leiden & Kickstad
Video's: Swing Shots

BIJLAGEN

1. Conclusies informatie- en meedenkfase
2. Conclusies reflectiefase
3. Geanonimiseerde reflecties via mail & brief



Leiden

Bijlage 1

Onderwerp Conclusies Informatie- en Meedenkfase participatieproces gebiedsvisie stationsgebied

Introductie

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

Tijdens **de informatiefase** (18 mei - 7 juni 2020) hebben via verschillende middelen geïnformeerd over de inhoud van de gebiedsagenda. Ook was er ruimte om schriftelijk en mondeling feedback te geven op de compleetheid van deze agenda. Tijdens **de meedenkfase** zijn er drie weken voor en drie weken na de zomervakantie in 2020 veel activiteiten georganiseerd om input op te halen. Honderden Leidenaren dachten op verschillende manieren mee over de toekomst van het stationsgebied.

In de eerste kolom van dit verslag vindt u de conclusies van de activiteiten uit de informatie- en meedenkfase, vertaald naar een advies van de stad aan PosadMaxwan en de gemeente Leiden, de opstellers van de gebiedsvisie. Deze adviezen dienden als basis voor de **concept gebiedsvisie**, waarin alle opgehaalde informatie is samengevoegd. In de tweede kolom vindt u per conclusie een toelichting op de wijze waarop dit al dan niet is verwerkt in de concept gebiedsvisie.



Leiden

Gemeente Leiden

Postadres Postbus 9100

2300 PC LEIDEN

Contact www.leiden.nl/contact

Website www.leiden.nl/gemeente



Leiden

Inhoudsopgave

Gebiedsagenda

1. Advies op gebiedsagenda

Agendapunten

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

Locaties

10. Morspoortterrein
11. Morssingelblok
12. Connexxion locatie

Proces

13. Participatie
14. Gebiedsvisie

Verantwoording & bronnenlijst

Disclaimer: dit document met reacties op de input uit de informatie- en meedenkfase, is een ambtelijk werkdocument met reacties van het projectteam gebiedsvisie stationsgebied. Het document is zorgvuldig samengesteld, maar het betreft een ambtelijk concept waaraan geen rechten kunnen worden ontleend. Definitieve keuzes worden gemaakt door de gemeenteraad, op basis van een aangepaste versie van de concept gebiedsvisie, na consultatie van de stad in de reflectiefase en na verwerking van de resultaten daarvan.



Leiden

Gebiedsagenda

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

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

Bronnen: 3a, 5a, 6a

Agendapunten

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

2. De IDENTITEIT als basis

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

Onderstaande conclusies over Identiteit zijn integraal verwerkt in de concept gebiedsvisie (H3).

Verhaallijnen

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

Belangrijkste merkwaarden

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

Hoogst gewaardeerde kernkwaliteiten

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



Leiden

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

3.1.	Onder de deelnemers van de workshop tijdens de Meedenkroute is breed begrip voor een omvangrijke en vooral integrale aanpak van Knooppunt Leiden Centraal tot ' hoogwaardige OV-Hub '. Iedereen ziet de grote verbeterslag die gemaakt kan worden. Belangrijk voor meeste mensen is dat de functionaliteit van het knooppunt prioriteit is. Als dat goed geregeld is mag er zeker meer groen, meer kunst en vooral: 'Speelser en minder rechttoe, rechtaan'..	Voor de transformatie naar een hoogwaardig OV-Knooppunt wordt in de concept gebiedsvisie de koers uitgezet en ruimte gelaten voor verdere uitwerking. Realisatie ervan hangt namelijk nog van veel factoren af, waaronder commitment en medefinanciering van medeoverheden (provincie, rijk) en spoorpartijen. Met deze partijen zal het uiteindelijke toekomstbeeld dan ook nog verder uitgewerkt moeten worden, in het zogenaamde MIRT-traject. Vanwege deze afhankelijkheid van andere trajecten, zijn voor diverse onderdelen van het Knooppunt Leiden Centraal (3.2 t/m 3.8) in de visie varianten benoemd die de gemeente wenselijk acht, zonder nu een definitieve keuze te maken. Deze keuze zal na studie binnen het MIRT-traject gemaakt worden.
3.2.	De taxistandplaats is voor veel mensen een doorn in het oog. Men ziet graag een mooiere invulling van de plek. Veel mensen vinden dat een Kiss & Ride voorzieningen belangrijk is om te behouden. De huidige situatie wordt als rommelig ervaren.	Voor de locatie van de taxistandplaats worden twee mogelijke opties beschreven in de concept visie: vervangen door een nieuwe fietsenstalling in een gebouw met ook taxi erin opgenomen of vervangen door een Stationspark waarbij de huidige stallingen gehandhaafd blijven. De locatie van de taxistandplaats is onderdeel van Knooppunt Leiden Centraal en mogelijke andere opties en de definitieve keuze wordt uiteindelijk binnen het MIRT-traject gemaakt. Kiss & Ride – gesitueerd aan de LBSP-zijde – blijft behouden en wordt beter vorm gegeven.
3.3.	Unanimiteit dat het busstation anders moet. Meer comfort en minder dominant qua uitstraling en ruimtebeslag. Een enkeling oppert ondergrondse varianten of aan de LBSP-zijde. In onderling gesprek wordt de realiteit daarvan ter discussie gesteld. Een busstation met bijvoorbeeld een park en voorzieningen op het dak wordt als aantrekkelijk idee gezien. In ieder geval moet de connectie tussen het busdomein en het treindomein beter "Laten we voor een paraplu-loze overstap gaan".	Het busstation verandert op termijn. Hiervoor zijn vijf varianten opgenomen, waarbij de voorkeursvarianten met overbouw van het busstation veel meer kwaliteit bieden. De goede connectie tussen bus en treindomein is uitgangspunt bij alle varianten. De locatie van het busstation is vastgelegd in de gebiedsagenda Stationsgebied En worden andere locaties momenteel niet realistisch beschouwd.
3.4.	Veel gebruikers van het treinstation ervaren de stationshal en de perrons als erg druk in de spits. Een	Extra entrees naar de perrons op andere plekken dan de huidige entrees zijn zeer complex. Maar ze bieden potentie om



Leiden

	heel veel genoemd advies is het realiseren van extra opgangen bij het LUMC en Schuttersveld om loopafstanden korter te maken en drukte te spreiden. Veel gehoord is ook de wens om de stationshal te verbreden en de OV-poortjes weg te halen of een aparte poortjes vrije doorloop te maken. De entrees verdienen een upgrade aan beide zijden. Meer groen en meer ruimte, maar ook betere wachtplekken.	reizigersstromen beter te spreiden en loopafstanden te verkorten. Deze opties worden verder uitgezocht in de MIRT verkenning. In de gebiedsvisie worden de mogelijkheden bij de Connexxion locatie/Achmea gebouw en bij het LUMC benoemd. Aanpassing van het treinstation hangt zeer nauw samen met de bij 3.1 gemaakte opmerking tav samenwerking met NS, ProRail, provincie en ministerie. Hierin zijn momenteel nog geen definitieve keuzes gemaakt. De concept-gebiedsvisie maakt toekomstige besluiten tav de stationshal mogelijk.
3.5.	Alom steun en begrip voor het verder uitbreiden en kwaliteitsverbetering van fietsparkeren. Vanuit een visie en niet meer losse, tijdelijke maatregelen. Daarbij goed kijken naar de herkomst en bestemming van fietsers om de juiste positie te bepalen. Een goed fietsparkeer-verwijssysteem kan bijdragen aan beter vindbaarheid van vrije plekken. Een deelnemer vindt de nieuwe rekken in de Lorentz stalling niet gebruiksvriendelijk. Ook uit enquête bleek toevoegen fietsenstallingen een van de belangrijkste en meest urgente onderwerpen!	De concept-gebiedsvisie biedt een toekomstbeeld van de oplossing van het fietsparkeren rondom het station. Er worden nieuwe stallingen geïntroduceerd, gebaseerd op de herkomst en bestemming van de fietsers. Op termijn zijn alle tijdelijke maatregelen daarmee overbodig. De keuze voor een fiets-verwijs systeem is niet in de visie opgenomen, maar is een toekomstige keuze die gemeente samen met NS en ProRail kan maken. Gebruiksvriendelijkheid van de stallingen – inclusief de rekken – staat voorop bij het ontwerp van nieuwe stallingen.
3.6.	Deelmobiliteit leeft niet breed tijdens de Meedenkroute. Sommigen gaven aan kansen te zien in elektrische steps. Een ander idee was het realiseren van een tapis roulant om de afstanden in het gebied te verkleinen. Hierdoor zou minder behoefte ontstaan voor deelmobiliteit. Deelmobiliteit wordt vooral als kansrijk gezien voor de verbetering van de verbinding met het LBSP. Ook in enquête deelmobiliteit niet prioriteit, meer OV-fietsen wordt genoemd.	Er is nader onderzoek nodig om te bepalen in welke mate, voor welke doelgroepen en voor welke voorzieningen (waaronder deelmobiliteit) parkeerplaatsen in het stationsgebied gerealiseerd worden. De ambitie om het gebied autoluw te maken speelt hierin een belangrijke rol. In de gebiedsvisie wordt onder het Morspoortterrein een reservering opgenomen voor een ondergrondse parkeergarage, die de mobiliteitsbehoefte van het stationsgebied kan faciliteren. Deze garage kan wanneer nodig als 'mobiliteitshub' dienen; een plek waar je een keuze hebt uit een breed palet aan deel-mobiliteit, waaronder fietsen, scooters, stept en auto's. In dit onderzoek wordt ook nagegaan hoe om te gaan met de nu aanwezige parkeerplaatsen in het Morssingelblok



Leiden

	Deelmobiliteit kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van het reizen van en naar Knooppunt Leiden Centraal. Momenteel wordt onderzocht op welke wijze deelmobiliteit een bijdrage kan leveren aan het verminderen van het gebruik van fietsenstallingen zodat zo efficiënt mogelijk gebruik gemaakt gaat worden van de beschikbare ruimte. Te denken valt aan het uitbreiden en of verbeteren van de ov-fiets. Het introduceren van een wisselfiets of het toelaten van deelfietsen van particuliere aanbieders. Dit kan alleen uitgevoerd worden in het kader van de stedelijke strategie voor deelmobiliteit. Een tapis roulant zien we als onwenselijk, omdat dit stevig ingrijpt in het vrije gebruik en toegankelijkheid van de openbare ruimte.
3.7. Gebruikers en bewoners voelen zich door onduidelijke routes en onoverzichtelijke situaties onveilig in het gebied. Het devies is dan ook om de vervoersstromen en vervoersmiddelen waar mogelijk te scheiden, waarbij de nadruk moet komen te liggen op verbeterde loop- en fietsroutes. Daarbij dient goed rekening te worden gehouden met 'kwetsbare voetgangers'. Daarnaast wordt gepleit voor het veranderen van busroutes. Bussen die de regio aandoen, moeten niet meer door de binnenstad. Autoverkeer Rijsburgerweg afwaarden wordt meerdere keren genoemd.	Belangrijk uitgangspunt bij de Gebiedsvisie is het verbeteren van het overzicht en de verkeersveiligheid in het gebied door het zo veel mogelijk uit elkaar halen van kruisende stromen auto's, bussen, fietsers en voetgangers. Bij de keuzes voor routes in de concept-gebiedsvisie hebben we de voetganger en fietser als uitgangspunt genomen. Op de pleinen aan weerszijden van het station krijgt de voetganger prioriteit. Het gebied tussen het Station en de binnenstad is straks het domein van fietsers en voetgangers. Bussen rijden via routes waar ze deels eigen infrastructuur hebben en veel minder mengen met fietsers en voetgangers op hetzelfde wegprofiel. Voor de Morsweg en de Rijsburgerweg wordt in de gebiedsvisie aangegeven dat vermindering van het (doorgaande) autoverkeer grote meerwaarde kan hebben voor de leefbaarheid, fietser, voetganger en openbare ruimte maar dat meer onderzoek nodig is of en op welke wijze dat haalbaar is. Bovenstaande prioritering van voetganger, fiets, bus en auto sluit aan bij de Agenda Autoluwe binnenstad.
3.8. De discussies over de onderdoorgangen waren kort en krachtig. De kwaliteit en capaciteit is ondermaats. Het station en het spoor worden als barrière ervaren.	De onderdoorgangen bieden onvoldoende kwaliteit en capaciteit voor voetgangers en fietsers, terwijl het belang steeds verder toeneemt. Hiervoor zijn aanpassingen noodzakelijk, die binnen het MIRT-traject verder



Leiden

Er is meerdere malen geopperd om de poortjes in de stationshal te verplaatsen, de hal te verbreden en de andere tunnels ambitieus te verbeteren.	onderzocht en uitgewerkt worden, die samenhangen met financiering (zie 3.1). Dit geldt ook voor investeringen in de stationshal (zie 3.1 en 3.4). In de gebiedsvisie is benoemd dat voor de Plesmanlaantunnel in ieder geval aan de zuidzijde een verbreding nodig is voor doorgaande fietsers en voetgangers. De Walenkamptunnel zal eveneens flink verbeterd moeten worden om fietsers en voetgangers veilige en prettig te laten passeren, al dan niet met een extra opgang naar het perron. De Stationshal is nu al een belangrijke route voor voetgangers. Verbreding met of gedeeltelijk zonder poortjes zal onderzocht moeten worden. De Rijnsburgertunnel biedt op het eerste gezicht voldoende ruimte maar kwaliteitsverbetering is ook hier aan de orde.
---	--

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

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



Leiden

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

4.1. In het stationsgebied is een kans om met architectuur 'een schoonheid te creëren die er nu nog niet is'. Waarbij oud en nieuw mooi aansluiten en we unieke plekken maken. Suggesties hiervoor zijn: luchtige en uitnodigende architectuur, met oog voor de menselijke maat, toepassing van kunst en ecologische architectuur met veel groen en 'zonder de lelijkheid van beton en glas' en 'schade aan levenskwaliteit' van huidige bewoners.	Over architectuur worden in de visie geen uitspraken gedaan, wel zijn enkele referentiebeelden opgenomen. Afspraken over architectuur zijn gemaakt in het Beeldkwaliteitsplan. Door de ontwerpregels in het Beeldkwaliteitsplan komende jaren op elke nieuwe ontwikkeling toe te passen zal het gebiedskarakter vorm krijgen. In de basis zorgt de concept-gebiedsvisie, in combinatie met het Beeldkwaliteitsplan voor een volgend beeld: Aan intieme, met baksteen ingerichte straatjes staan gebouwen met hoogten van de sokkel gelijk aan de bebouwing in de binnenstad. Voor de gevels in de straatjes is de architectuur van de Leidse binnenstad de referentie. De gevels aan de grote publieke ruimtes en pleinen bestaan uit dichte horizontale en verticale streken, die de gevelopeningen definiëren. Variatie in de architectuur ontstaat door subtiele manipulatie van dit grid. De gevels hebben veel reliëf en een hoge mate van verfijnd detail. De architectuur van de nieuwe gebouwen reflecteert de tijd waarin ze ontworpen en gebouwd worden. Het gebruik van materialen en technieken is state-of-the-art en duurzaam: eigentijdse en met zorgvuldige, robuuste detaillering. De vergroening van het stationsgebied beperkt zich niet tot de openbare ruimte, gebouwen krijgen groene daken en waar mogelijk groene, natuurinclusieve gevels
4.2. Hoogbouw (bouwen richting 70m of daarboven) is een punt waar veel mensen bezorgd over zijn. Ze vrezen het beeld van hoogbouw naast de kleinschalige binnenstad en het effect van hoogbouw op het wind en zonklimaat. Ook leeft de zorg dat hoogbouw een onprettigere openbare ruimte oplevert. De vrees voor hoogbouw gaat (zie volgende conclusie) wel gepaard met een wens voor meer programma in het gebied, waarbij het stationsgebied gezien wordt als geschikte plek voor wonen,	In het stedenbouwkundig plan sluiten de bouwhoogten van de nieuwe gebouwen aan op de maat en schaal van de binnenstad. De hoogste torens zijn 70 meter, richting de binnenstad 30 meter inclusief de hoogte van de onderbouwen. Valwinden ontstaan als wind tegen gevels van hoogbouw waait en de wind naar beneden valt daarmee is er kans op overlast op straat. Het principe van sokkels en bovenbouwen hebben hierop een gunstig effect. Windhinderonderzoek gedaan voor de nu gerealiseerde ontwikkeling van Lorenz fase 1 bevestigen dit beeld. Als onderdeel van



Leiden

	werken, cultuur en voorzieningen in een compacte stad. Ook wordt hoogbouw soms aangehaald als kans, bijvoorbeeld voor het creëren van meer groen op het maaiveld.	bestemmingsplannen voor de nieuwe ontwikkelingen wordt standaard hier nader onderzoek in gedaan. De positie van de gebouwen is zo gekozen dat er voldoende zon op de openbare ruimte valt. De hoogbouw staat altijd terug van de bebouwingslijnen aan de straten waardoor de hoogbouw in het straatbeeld niet domineert.
4.3.	Verder is er een roep om iets te doen aan de 'lelijke flats' in het gebied en de grote wand aan het Stationsplein te doorbreken. Om de stenigheid aan te pakken en te zorgen dat het toekomstige gebied mensen 'uit de gebouwen haalt'.	In de concept-gebiedsvisie verdwijnt het rood-witte gebouw aan het Stationsplein op termijn. Het maakt plaats voor gebouwen die alzijdig zijn (geen voor en achterkanten hebben) en waar je tussendoor kunt lopen middels kleine straatjes. Van deze en andere ingrepen in het gebied is het doel om een levendig gebied te creëren waar je wilt zijn en verblijven, en nadrukkelijk ook buiten de gebouwen. Omdat de gemeente geen eigenaar van het gebouw is, is herontwikkeling afhankelijk van initiatief van de eigenaar.
4.4.	Wonen is een belangrijk onderdeel van een levendig stationsgebied, met (minstens) 30% sociale huur. Wonen moet gecombineerd worden met voorzieningen om het gebied te laten slagen. Meer winkels en een supermarkt aan LBSP-zijde is een wens.	Van de nieuwe ontwikkelingen wordt 30% van de woningen sociale huur. Aan de stadszijde van het treinstation zijn verschillende winkels en andere functies voorzien die niet concurreren met de middenstand van Binnenstad. Door het toevoegen van wonen en werken is er behoefte aan kinderopvang, ontmoeting (jeugd- en jongerenwerk en welzijnswerk) en voldoende speelruimte. Aan LBSP-zijde zitten enkele voorzieningen aan het stationsplein en er zijn op de Connexxionlocatie voornamelijk woningen bedacht. De voorzieningen op LBSP vallen buiten de scope van deze gebiedsvisie
4.5.	Men vraagt zich af of we de geplande hoeveelheid kantoren nog nodig hebben nu corona ons (permanent?) dwingt meer thuis te werken. Daarnaast de suggestie om te sturen op nieuwvestiging en gezonde / educatieve functies daarbij voorrang te geven.	Er is gekozen om de hoeveelheid kantoren – op basis van actueel advies hierover – gelijk te houden aan de afspraken met de regio hierover. Enerzijds doordat de effecten van corona nog niet volledig in te schatten zijn. Anderzijds omdat Leiden Centraal een toplocatie is die ook bij economische tegenspoed in trek zal blijven. Zeker omdat het de enige locatie binnen de regio is voor nieuwbouw van reguliere kantoren. Het plan biedt voldoende ruimte om de kantoorruimte in te vullen met



Leiden

	kantoorconcepten die past bij de vraag van vandaag, maar ook van de toekomst. Bij een duurzame gebiedsontwikkeling dragen horeca- en retailconcepten, met focus op gezondheid, bij aan een gezonde leefstijl en zullen daar waar mogelijk voorrang krijgen.
4.6. Het stationsgebied wordt als een logisch gebied gezien voor ontmoeting & ontspanning, met ruimte voor een bioscoop, terrassen, cultureel aanbod, horeca en aanbod voor jongeren en kinderen. Spanning wordt gesignaleerd tussen nachthoreca en evenementen enerzijds en wonen anderzijds, vanwege overlast. Een kunst glijbaan (a la Niki de Saint Phalle in Jeruzalem) of een skatepark zijn concrete wensen.	De visie omarmt de gedachte van ontmoeting ('Plek van Ontmoeting') waarbij er de mogelijkheid is om al de genoemde functies in te passen. Ook wordt een bioscoop, met horeca en dakterras momenteel gerealiseerd in de Geus. In Lorentz in ruimte voor een brewpub van Heineken met terras en ook Octagon biedt bij het Intercity hotel beperkt mogelijkheid voor een terras. De visie doet geen uitspraken over nachthoreca, die afweging volgt in het bestemmingsplan. Gezien de functie en het drukke karakter van het plein zien we behoudens 3 oktober beperkt ruimte voor evenementen op het plein. Wij zien mogelijk ruimte voor een skatepark of kunstglijbaan op of aan gebouwen, niet in de openbare ruimte. Dit is dus een uitwerkingsvraag die bij de verschillende ontwerpen van gebouwen meegenomen zal moeten worden.
4.7. Overige opmerkingen gaan relatief vaak over de spanning tussen het openbaar vervoersknooppunt en de overige ambities: is het een woon / werk gebied waar ook een ov-hub is of is het primair een vervoersknooppunt waar je ook kunt wonen en werken?	Met de concept-gebiedsvisie zijn we er van overtuigd dat er een goede mix gevonden is van functionaliteit van het knooppunt en een bruisend gebied om te wonen, werken en recreëren.

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

Bronnen: 2a, 7a, 9a



Leiden

5. Gewoon **DUURZAAM** doen

5.1. Opvallend is dat in de Meedenkroute bij bijna elke groep het thema vitaliteit de meeste punten krijgt. Maar waar voor de een vitaliteit draait om rust en gezondheid, associeert een ander vitaliteit met drukte en gezelligheid. Binnen het thema vitaliteit zijn dan ook verschillende maatregelen genoemd: van festivals organiseren, het tegengaan van eenzaamheid, tot het beperken van geluidsoverlast van het verkeer door middel van houtwallen. Opvallend was dat veel deelnemers een vitaal gebied echt als randvoorwaarde van de herontwikkeling noemen. In andere werkvormen, waarin vitaliteit niet actief 'aangeboden' is, speelt vitaliteit als overkoepelend thema geen rol. Definieer het thema 'Vitaliteit', gelinkt aan de kernwaarden en neem dit expliciet op als onderdeel van 'Duurzaamheid'.	Met de realisatie van de concept gebiedsvisie wordt een vitaal gebied gerealiseerd. Met een diversiteit aan woon, werk en verblijfplekken met veel aandacht voor kwaliteit en vergroening. Met stille en drukke plekken. En met een moderne goed functionerende OV-Knoop.
5.2. Naast vitaliteit kreeg ook het thema klimaatadaptatie in veel rondes van de Meedenkroute een hoge score. Daarnaast zien we dat de overgrote meerderheid van alle KZD die gaan over duurzaamheid betrekking hebben op 'groen'. De deelnemers willen vooral groen in de stad: primair een groen maaiveld & bomen, maar ook groene daken, groene gevels en minder bestrating. Zowel om om te gaan met hittestress, met water ondergelopen straten te voorkomen en om een aantrekkelijk gebied te creëren. Er is behoefte aan natuur in de stad. Concrete aandachtspunten: vergroening aan beide zijden van het station, een koppeling met het Singelpark, de openbaarheid van het groen (ook op daken), tunnels meenemen in de vergroening en het stationsgebied als startpunt en	De concept-gebiedsvisie beschrijft een integrale aanpak van 'groen' in het gebied. Op maaiveld, gevels en daken, aansluitend bij de laanstructuren van Leiden en het Singelpark. We passen het principe 'groen tenzij' toe, aan beide zijden van het station. Dit zorgt overall voor (veel) meer groen en stadsnatuur in het gebied. Hierdoor werken we meteen aan klimaatadaptatie. Dit gebeurt ook door o.a. slimme waterdaken. Ook voorkomt meer groen hittestress en overstrooming van het riool. Groene tunnels zijn onderwerp van nadere studie, bij de uitwerking van de aanpak van de tunnels, in het MIRT-traject. Ook de transformatie van het station biedt kansen voor vergroening.



Leiden

	groen voorbeeld voor de rest van de stad.
5.3.	De thema's circulariteit, energie en biodiversiteit scoorden aanzienlijk lager tijdens de Meedenkroute en werden in andere werkvormen nauwelijks genoemd. Toch worden ook voor deze thema's innovatieve maatregelen genoemd, zoals: zonnepanelen in gevels (energie), Singelpark meer zichtbaar doortrekken richting het station (biodiversiteit), modulair bouwen (circulariteit) & beter faciliteren van afvalscheiding (circulariteit). In het stationsgebied is duurzame energie het nieuwe normaal. Het streven is een energieneutraal gebied te ontwikkelen. Biodiversiteit wordt gestimuleerd door de extra stadsnatuur en ingrepen in de gebouwen (denk aan nestkasten). Echter biodiversiteit in de stad zal altijd beperkt zijn tot stadsnatuur. Tav Circulariteit is een thema dat we nader uitwerken bij de aanbesteding van sloop, inrichting van de openbare ruimte en het op de markt brengen van kavels. Dit vakgebied ontwikkelt zich snel en we spelen zo in op de laatste mogelijkheden.
5.4.	Een ander veel gehoord thema tijdens de Meedenkroute was mobiliteit. In een belangrijk openbaar vervoersknooppunt als het stationsgebied Leiden kan mobiliteit niet als thema ontbreken, zo stelde het merendeel van de deelnemers. Maatregelen die meerdere malen zijn genoemd om duurzame mobiliteit te stimuleren zijn het verminderen van het autogebruik en het beter faciliteren van fietsgebruik door bijvoorbeeld oversteekplaatsen. Maar ook het überhaupt beperken van de mobiliteit om te voorkomen dat het te druk wordt in het gebied. We zien mobiliteit als het belangrijkste duurzaamheids thema in het gebied, vanwege het karakter van stationsgebied. Hiervoor introduceert de visie een helder concept dat vooral ruimte biedt aan voetgangers en fietsers en deze vormen van mobiliteit stimuleert. De auto maakt plaats voor andere vormen van vervoer; lopen, fiets, OV, maar ook vormen van MaaS.
5.5.	Stel eisen aan projectontwikkelaars en daag ze uit. Denk aan ecologische architectuur, digitale gebouwspaspoorten, energie neutraliteit maar nog steeds betaalbaar voor de 'gewone' Leidenaar, hergebruik van bestaand elementen voor herkenbaarheid en ruimte voor ontmoeting (ook in de gebouwen). Doordat het merendeel van de deelgebieden eigendom is van de gemeente zullen bij de selectie van marktpartijen eisen worden gesteld. En worden zij uitgedaagd op o.a. duurzaamheidsthema's zicht te onderscheiden om geselecteerd te kunnen worden.
5.6.	Zorg dat door prioritering de koppelkansen tussen de deelthema's en de integraliteit niet uit het oog wordt verloren! Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen.



Leiden

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

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

6. Een excellente **OPENBARE RUIMTE**

6.1.	Zie het stationsplein als een lobby voor de stad , een waardige entree waar je je welkom voelt. De stad begint op het stationsplein, Leiden krijgt een groter en gezelliger centrum. De verbinding met het historische centrum is vloeiend, logisch en prettig. De Leidse sfeer is direct herkenbaar.	Met de stedenbouwkundige invulling - wanden met aantrekkelijk programma en de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte - wordt een waardige entree gecreëerd die via de Stationsweg direct en organisch op de historische Binnenstad aansluit (H5.1). 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 (H2).
6.2.	Het station / stationsgebied is de verbinding van het Bio Science Park met de stad . Dat moet een veel prettigere verbinding worden dan nu. Het idee wordt geopperd om de rijke historie van Leiden zichtbaar te maken op die routes, de koppeling naar de wetenschap, studenten en cultuur. Singelpark als referentieniveau voor de kwaliteit.	De onderdoorgangen en de stationshal zijn onderdeel van het MIRT-traject. Daarin worden deze verbindingen verder uitgewerkt en worden ideeën meegenomen.
6.3.	Geef het gebied door de inrichting van de openbare ruimte een kwaliteitssprong , zoals gebeurd is bij de Garenmarkt, het Singelpark of het fietspad naar Naturalis. Let daarbij op de toegankelijkheid voor mensen met een beperking! Hou het Leids en wordt geen 'willekeurige stad'. Groen, zitelementen, bomen, een verbinding met het Singelpark en deel van een wandelroute als suggesties.	In de gebiedsvisie is veel aandacht besteed aan de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. Deze zal aansluiten op de nu aanwezige kwaliteit in de Binnenstad en het Singelpark (zie 5.1.4 en ook 7.1)
6.4.	Er bestaan veel ideeën voor het stationsgebied die te maken hebben met de openbare ruimte: denk aan een skatepark, een podium voor jonge kunstenaars of	Het stationsgebied wordt een hoog stedelijk gebied met woningen, werkplekken en voorzieningen met een modern openbaar vervoersknooppunt en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte.



Leiden

een honden losloop gebied. Ook worden genoemd: het direct kunnen krijgen van informatie voor bezoekers, betere profilering van de molens, etc. T.a.v. de invulling van de plinten zijn kleinschalige winkels / horeca te prefereren boven grootschalige winkels.	De precieze invulling is een uitwerkingsvraag die bij de verschillende ontwerpen van gebouwen en/of openbare ruimte meegenomen zal moeten worden.
---	--

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

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



Leiden

7. Een voedingsbodem voor INNOVATIES

7.1.	Innovatie als middel vs. innovatie als doel. Stakeholders vinden innovatie enorm belangrijk, maar vooral als middel om doelstellingen op andere agendapunten te realiseren, met name voor mobiliteit en duurzaamheid. Ruimte voor experimenten, pilots en innovaties, zoals geschetst in gebiedsagenda zouden volgens velen altijd dienend moeten zijn aan die thema's. De meningen over innovatie als einddoel, met positionering als innovatiedistrict, zoals in het CID (Den Haag) en als verlengde van het BSP, lopen erg uiteen.	Innovatie wordt helder gepositioneerd als middel om de markt uit te dagen en doelen te bereiken.
7.2.	Op sommige thema's (mobiliteit) speelt data al een grote rol in het stationsgebied of liggen er kansen (duurzaamheid). Voor andere thema's (stedenbouw, architectuur) staat digitale technologie nog in de kinderschoenen. Kan gefragmenteerd verder, maar meerwaarde data gedreven gebiedsontwikkeling ligt vooral in het integreren van datastromen. Een geanonimiseerd data-platform, zoals Brainport Helmond, is een denkrichting.	. Daar waar data relevant en beschikbaar is wordt dit omarmt, bijvoorbeeld bij deelmobiliteit en wanneer mogelijk bij duurzaamheid en wellicht ook andere thema's
7.3.	Innovatie als uitnodiging voor het creëren van een netwerk. NS, Universiteit Leiden, PLNT, BSP, TNO; de kansen op kruisbestuiving en ontmoeting in het gebied zijn enorm. Het actief delen van innovatieve kennis, informatie en ervaringen is een belangrijke stap in het toekomstbestendig maken van het gebied. Het opzetten en versterken van een netwerk rondom innovatie/duurzaamheid bijvoorbeeld in combinatie met De Duurzaamste Kilometer lijkt logisch.	De Duurzaamste Kilometer wordt omarmd als innovatief netwerk.
7.4.	Innovatie in planvorming/ proces. veel mogelijke innovatie zit volgens experts aan de proces kant. Hoe	Het plan is zo flexibel in opzet, dat laatste innovaties altijd kunnen worden meegenomen



Leiden

	zetten we lerend vermogen op in de organisatie, hoe maken we deze gebiedsvisie toekomstbestendig? Voorbeelden die voorbij komen zijn: 'keuzes uitstellen tot laatste moment' en daardoor altijd laatste versie techniek garanderen en nu al kiezen voor toekomstige regelgeving' (bijv. nu al strengere normen o.g.v. duurzaamheid aannemen).	bij de individuele ontwikkelingen van kavels of openbare ruimte.
7.5.	Zorg ervoor dat innovatie wordt ingezet door de markt (bijv. via doorvertaling naar kavelpaspoorten) en - waar nodig - benoemen van regelgeving die beperkend is om deze actief 'weg te managen' met vaststellen van de visie. Zo zou het huidige handboek (beheer) onvoldoende dynamisch zijn om innovatieve materialen toe te passen, maakt regelgeving over kabels en leidingen ondergronds ingrijpen lastig en zijn aanvullende eisen in aanbestedingstrajecten ingewikkeld.	Het stationsgebied wil de transitie naar de circulaire economie aanjagen door marktpartijen uit te nodigen om tot de beste circulaire innovaties te komen.

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

Bron: 13a



Leiden

8. Lang leve de **TIJDELIJKE SITUATIE**

8.1.	Voor de werkzaamheden is het uitgangspunt dat ze voor zo min mogelijk overlast zorgen, ze veilig zijn en dat er goede communicatie plaatsvindt. Het gebied is ten allen tijden leefbaar en bereikbaar. Zorg dat in de gebiedsvisie afspraken worden opgenomen over de kwaliteit die we voor deze tijdelijke inrichting nastreven. Worden er ontwerpen gemaakt voor de tijdelijke situatie? Welke materialen gaan we gebruiken? Daarnaast wellicht uitspraken over beheersmaatregelen om het gebied leefbaar en bereikbaar te houden. En bijvoorbeeld BKP-onderdeel (Beeldkwaliteitsplan) 'tijdelijkheid' opnemen met beeld en materialen, plus supervisor toets om zo marktpartijen te dwingen om ook in de tijdelijke situatie goede zorg te dragen voor het gebied.	De concept-gebiedsvisie beschrijft de gewenste kwaliteit van de tijdelijke situatie en de bril waardoor we naar de tijdelijkheid kijken. Een aanpak wordt na de reflectiefase uitgewerkt, waarin het idee van een Beeldkwaliteitsplan tijdelijkheid wordt meegenomen.
8.2.	De gemeente moet goed kijken naar de afbakening van het gebied : het is een gemiste kans om direct bij de projectgrenzen te stoppen i.p.v. koppeling te maken met omliggende gebieden (bijvoorbeeld de Steenstraat en LBSP).	Dit volgt in de nadere uitwerking na de reflectiefase.
8.3.	De gemeente zal moeten kijken naar de huidige wet- en regelgeving en deze zo nodig aanpassen ten behoeve van de tijdelijke situatie (door opname in gebiedsvisie en dus raadsbesluit). Bijvoorbeeld voor uitzondering voor horeca in gebied en uitingen in de fysieke omgeving zoals borden. De horecavisie biedt daar ook mogelijkheden voor.	Dit volgt in de nadere uitwerking na de reflectiefase en mondt zo nodig uit in een voorstel naar de raad, samen met het vaststellen van de visie.
8.4.	De gemeente speelt een actieve rol in het organiseren dan wel aanjagen van tijdelijke initiatieven, o.a. door actief en creatief leegstand beheer : waar liggen er	Dit volgt in de nadere uitwerking na de reflectiefase.



Leiden

	kansen en fysieke ruimte voor tijdelijke initiatieven? Door het regelen van capaciteit en mandaat, bijvoorbeeld door het instellen van een loket voor initiatiefnemers en een eindverantwoordelijke binnen de gemeentelijke organisatie die procedurele hobbels weg kan nemen (olieruimnetje). Het aanstellen van een projectteam tijdelijkheid (met stakeholder en stadspartners) wordt aangeraden. Doel: kennisdelen, samenwerking en placemaking.	
8.5.	Het moet duidelijk zijn wie er beslissen over tijdelijke initiatieven en aan welke voorwaarden deze initiatieven moeten voldoen. Een van de voorwaarden is bijv. dat het aansluit bij de toekomstige identiteit van het gebied. Of er moet bijv. een social return worden bewerkstelligd. Het toetsingskader (checklist) moet worden opgesteld met stakeholders/stadspartners en voor ieder initiatief toepasbaar zijn (naar voorbeeld Spoorzone Delft: Tussenstation). Daarnaast belangrijk continue onbrand communicatie over ontwikkelingen in stationsgebied: niet alleen programmering. Neem mensen mee in de stip aan de horizon (voorbeeld See u in 2030 – Utrecht) en zorg voor samenhang.	Het kader is deels benoemd in de concept-gebiedsvisie; passen in het gedachtengoed 'Van A naar B op de manier van B'. Ook de communicatie is concreet opgenomen.
8.6.	De inzet van tijdelijke initiatieven biedt de kans om het gebied op te bouwen in zijn belevenis. Het uitgangspunt moet zijn: ja, mits in plaats van nee, tenzij. Uiteindelijk moeten alle ideeën in de tijdelijke situatie aansluiten bij de ambities voor de ontwikkeling van het gebied. Gemeente schetst randvoorwaarden voor zichzelf (bijv. capaciteit, budget) en voor initiatiefnemers (toetsingskader, differentiatie initiatieven).	Dit volgt in de nadere uitwerking na de reflectiefase.



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

Bron: 14a



Leiden

9. OVERIGE thema's

9.1.	Als aanvullend thema op de Gebiedsagenda, is regelmatig ingebracht om veiligheid & overlast mee te nemen in de gebiedsvisie. Dat begint met het voldoen aan de basisvoorwaarden: schoon, heel en veilig. Met als belangrijkste aandachtspunten vegen en handhaven. Daarnaast is geluidsoverlast een aandachtspunt voor de huidige en nieuwe bewoners. Veiligheidsbeleving in de avonden kan worden verbeterd. Verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt en opgenomen onder 'ov-knoop'.	Aspecten als vegen en handhaven vallen buiten de scope van de gebiedsvisie. Schoon, heel en veilig is het uitgangspunt, ook in de tijdelijke situatie. Geluidsoverlast van de bouw bij grote projecten is onvermijdelijk, belangrijkste is dat hier helder en tijdig over wordt gecommuniceerd. Dat is opgenomen in de visie. Veiligheidsbeleving wordt verbeterd door de opzet van het gebied, het programma en de levendige plinten.
9.2.	Uit de opmerkingen over de doelgroepen blijkt dat breed gedragen wordt dat het stationsgebied van de hele stad is: een 'smeltkroes' voor Leiden. Waar je moet kunnen wonen met een kleine beurs (voldoende sociale woningbouw), waar iets te doen is voor jong en oud en er sociale cohesie is. En let op dat het gebied ook een grote regio functie heeft, vergeet die doelgroep niet!	Dit geldt als uitgangspunt voor de visie en het volledige plan. Sociale woningbouw is specifiek geborgd binnen het programma.
9.3.	Maak heldere keuzes , bouw daarbinnen voldoende flexibiliteit in en hanteer een strakke planning .	Met de concept-visie stellen we de heldere keuzes voor aan de stad. Hierbinnen is voldoende flexibiliteit, denk bijvoorbeeld aan de invulling van de kavels en de scenario's voor het busstation en het taxi palet. De planning is geen onderdeel van de concept-gebiedsvisie, maar volgt later in de uitwerking.

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



Leiden

Locaties

10. Morspoortterrein

10.1.	Kansen voor de wijk. Zet in op de menselijke maat bij de verdere planuitwerking. Er liggen groene kansen en zet in op een Co2 neutrale wijk. Betrek ook de buurtvereniging bij de verdere plannen en uitwerking.	Menselijke maat is het uitgangspunt bij het ontwerp. Door te kiezen voor 3 tot 4 lagen als basis en kleine straatjes, aansluitend bij de opzet van de bestaande wijk. Er is veel ruimte voor groen; langs de singel in het parkje en in de binnenhoven. In de vervolgfase worden de duurzaamheidseisen voor dit deelgebied bepaalt. De buurtvereniging is van harte uitgenodigd mee te denken over de concept-gebiedsvisie én wordt betrokken in het vervolgproces, waarbij de visie wordt uitgewerkt tot (uiteindelijk) een nieuw deel van hun buurt.
10.2.	Samenhang. Voor het Morspoortterrein wordt nadrukkelijk gevraagd om samenhang te maken in de hele wijk (tot aan het spoor). Om de wijk als 1 geheel te benaderen.	De wijk is als één geheel benaderd. De aansluitingen tussen bestaande straten en bebouwing van de wijk en van de singel zijn het uitgangspunt geweest van de voorgestelde opzet. De bestaande straten worden verlengd tot aan de Singel, de bebouwing sluit aan op de bestaande hoogten van de gebouwen. De hogere bebouwing richting spoor vormt de overgang naar spoor, LBSP-zijde en de rest van het stationsgebied.
10.3.	Input aan het groen geven. Bijv. door een groene aansluiting op het Singelpark te realiseren en meer groen in de wijk zelf. Eventueel door de aanleg van daktuinen op nieuw te realiseren hoogbouw. Er zijn veel zorgen over of gepland groen ook echt gerealiseerd gaat worden. Ontwikkel het parkje tot een ontmoetingsplek met eventueel een buurttuin, koffietentje of buurthuis. Zorg voor banken en schaduw. Behoud sportvoorzieningen en speeltuin. Zorg ook voor voldoende waterbuffer. Maak het groen door bv. geen hekken maar heggen toe te passen. Denk ook aan het onderhoud.	De opzet sluit aan bij het Singelpark door de singel ter plekke te vergroenen. Dit groen wordt verder doorgetrokken via de straten haaks op de Singel de buurt in via het parkje en de groene binnentuinen. Dit zijn logische plekken voor bijvoorbeeld ontmoeting, sporten, spelen, bankjes en schaduw. Dit wordt verder uitgewerkt in een toekomstig inrichtingsplan. De daken van de nieuwe bebouwing wordt voorzien van groene daken die bijdragen aan de ecologie en de buffering van water. Hekken in de openbare ruimte worden zo veel als mogelijk vermeden.



Leiden

10.4.	Autoluw & Morspoort garage. Het verdwijnen van de garage zorgt enerzijds voor angst over het parkeren van de eigen auto en anderzijds voor zorgen om overlast in de buurt door een toename van auto's. Een autoluwe wijk met enkel toegang voor de bewoners zou uitkomst kunnen bieden. Een mooie nieuwe ondergrondse garage met daarboven groen en plek voor gezamenlijke voorzieningen is de droom voor deze wijk. Hierbij kan gedacht worden aan een gebouw in eigentijdse architectuur met in de plint ruimte voor deze voorzieningen (bijvoorbeeld een supermarkt). Een andere droom is de tunnel Schipholweg verlengen naar de Plesmanlaan zodat doorgaande autoverkeer verdwijnt.	Er is nader onderzoek nodig om te bepalen in welke mate, voor welke doelgroepen en voor welke voorzieningen (waaronder deelmobiliteit) parkeerplaatsen in het stationsgebied gerealiseerd worden. De ambitie om het gebied autoluw te maken speelt hierin een belangrijke rol. In de gebiedsvisie wordt een reservering opgenomen voor de inpassing van een grote ondergrondse parkeergarage onder de bebouwing van het Morspoortterrein. Deze mogelijke garage kan de huidige Morspoortgarage vervangen en kan zorgen voor voldoende parkeren in het stationsgebied. Het maakt ook een autoluwe buurt mogelijk. De infrastructuur van de Leidse Ring, in dit geval de Schipholtunnel en de Plesmanlaan, vallen buiten deze studie. Het kaderbesluit voor de LRN, vastgesteld door de gemeenteraad, vormt het uitgangspunt voor de concept-gebiedsvisie
10.5.	Bouwhoogte is duidelijke onderzoeksopgave. De meningen zijn divers. Van een zorg dat bestaande afspraken over bouwhoogtes (SP2012) worden losgelaten, tot een zorg dat er juist niet hoog genoeg gebouwd gaat worden. Hoogbouw wordt gezien als oplossing van de woningnood in het gebied en creëren van groen, maar anderzijds als probleem door de toename van het aantal mensen in de wijk. Deze toename zou ook tot meer fiets- en autoverkeer leiden, met een verslechtering van de daaraan verwante parkeerproblematiek, dat op dit moment al een heet hangijzer is binnen de wijk.	Bouwhoogtes sluiten aan op de bestaande wijk, met een basishoogte van 4 lagen. In algemene zin sluiten in het stedenbouwkundig plan de bouwhoogten van de nieuwe gebouwen aan op de maat en schaal van de binnenstad. De hoogste torens zijn 70 meter, richting de binnenstad 30 meter inclusief de hoogte van de onderbouwen. Met de twee torens op het Morspoortterrein wordt tegemoet gekomen aan de wens om meer woning en kantoren te realiseren dicht bij het station en om een groen parkje open te houden in de buurt. Door de reservering voor een parkeergarage op te nemen in de plannen (waar nog nader onderzoek gedaan wordt) kan het parkeren in de buurt goed opgelost worden
10.6.	Leefbaarheid. Ook is de leefbaarheid binnen de wijk op andere vlakken een punt van zorg, met name als het gaat om hittestress en de donkere straten in de wijk. Ook is er zorg of er voldoende infrastructuur is en de bereikbaarheid voor auto, fiets en voetganger voldoende is.	In de nieuwe delen van de buurt, die onderdeel zijn van de concept-gebiedsvisie, zorgt een goede en groene inrichting voor een beperking van hittestress. De bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers is goed in de nieuwe buurt. Auto's worden geparkeerd in de beoogde nieuwe parkeergarage onder de buurt.



Leiden

10.7.	De bouwblokken en straten moeten opnieuw worden ingericht. Hierbij is de referentie Nieuw Leiden een aantal keer gedaan (ook als negatief voorbeeld). Zorg dat het niet te donker is. Zorg voor ondergrondse voorzieningen voor fiets en auto. Bij het spoor en stationsplein kant mag het wel hoger. Bouw ook sociale woningen en voor doelgroepen als PhD's en postdocs.	In de buurt is ruimte voor alle type woningen, waar onder sociale huurwoningen. Richting spoor en stationsplein wordt het hoogste punt van de buurt bereikt. Auto's worden in de beoogde nieuwe parkeergarage onder de buurt gestald.
10.8.	Geef de bunker een nieuwe functie. Een herdenkingsmonument voor de tweede wereldoorlog is het meest genoemd. Ook een plek voor kleine kunstexpo, klimmuur, buurtontmoetingsplek, reparatiewerkplaats. Maar ook noemden een aantal mensen dat het wel weg mocht of dat er iets op gebouwd kon worden.	De bunker is een monument. Hierin is ruimte voor een bijzondere (publieke) functie. Dit vraagt nader onderzoek.

Bron: 2a, 9a



Leiden

11. Morssingelblok

11.1.	Groen behouden en uitbreiden (tot openbaar park). Gebruik voor sociale functies buurt, geschikt voor kinderen én goed toegankelijk voor passanten. Graag volwassen bomen en er is behoefte aan horizontaal groen, op maaiveld. in algemene zin meer groen. Aansluiting op het Singelpark is gewenst. Bewoners geven aan direct betrokken te willen zijn bij het park door te zorgen voor bepaalde faciliteiten en inrichting, bijvoorbeeld voor kinderen, barbecues, moestuin, etc.	Het bestaande groen wordt uitgebreid tot een openbaar buurtparkje, dat op het moment van ontwerpen, samen met de buurt nader uitgewerkt wordt. In het park en de straatjes is ruimte voor (op termijn) volwassen bomen. Hiermee sluit het gebied zo veel mogelijk aan op de sfeer van het Singelpark.
11.2.	Een meer open gebied creëren (meer openmaken/houden). Grote publieke ruimte creëren, die zichtbaar, uitnodigend en goed toegankelijk is met straten als lanen, geveltuintjes en daktuinen. Aanvullende functies zijn verblijf, sport en spel. Verticaal groen en groen op daken ook goed, maar vooral horizontaal groen op maaiveld belangrijkste	Er wordt in de concept-gebiedsvisie bewust gekozen voor kleinere en meer geborgen openbare ruimte. Het huidige parkeerterrein, met de achterkanten van woningen en winkels, heeft geen kwaliteit. Door straatjes en voorkanten te maken, ontstaat een netwerk van prettige, veilige en groene straatjes plus een buurtparkje. De nieuwe gebouwen worden voorzien van groene daken, marktpartijen worden uitgedaagd om verticaal groen en/of natuurinclusieve gevels te maken
11.3.	Er zijn zorgen over een fietspad dwars door het Morssingelblok heen. Nu het busstation blijft waar het nu al zit, zullen de fietsstromen eerder over de flanken van het gebied gaan. Het doorkruisen van het Morssingelblok lijkt dan ook niet meer noodzakelijk.	Het fietspad dat in het plan uit 2012 door het Morssingelblok liep, is in de concept-gebiedsvisie niet meer aan de orde. Er loopt geen doorgaande fietsroute meer door het Morssingelblok. Fietzers worden zo veel als mogelijk langs de flanken van het plangebied via de Plesmantunnel en tunnel Rijnsburgerweg geleid.
11.4.	Aandacht voor sociale cohesie van het gebied. Bij het ontwikkelen van woningen zijn de kleine straatjes een zorgpunt i.v.m. sociale cohesie en veiligheid.	Kleine straatjes zorgen voor overzichtelijke, veilige en prettige plekken. Zeker als er voordeuren en lokale functies aan deze straatjes liggen. Dit bevordert ontmoeting en sociale cohesie.
11.5.	Meer voorzieningen naast (aanwezige) winkels. in algemeen een wens naar aanvullende functies in de plint. Betere winkels, kleinschaliger, luxer en actief (sport en spel). Ook meer en betere kwaliteit horeca.	De plinten (ruimten op de begane grond) lenen zich bij uitstek voor deze functies en worden mogelijk gemaakt en gestimuleerd door de concept-gebiedsvisie.



Leiden

11.6. Hoogbouw wordt aangehaald als een oplossing voor de woningbouwopgave in deze wijk, waarbij er genoeg openbare ruimte over blijft voor met name groen, winkels/horeca en publieke voorzieningen (speelplaats, buurthuis, park)	50 meter aan het stationsplein en 30 meter in het binnengebied sluit – getrapt – aan op de bestaande bebouwing en zorgt voor de gewenste extra woningen dicht bij het station. De gewenste openbare ruimte en voorzieningen hebben een belangrijke plek in de visie.
11.7. Er is meer aandacht voor het veranderende klimaat en dat maakt aanpassing van het plan uit 2012 noodzakelijk, onder meer door meer aandacht te geven aan hittestress, waterhuishouding (en opslag) en meer horizontaal en verticaal groen om de stad te koelen. In stand houden en versterken van de lokale biodiversiteit is ook een belangrijk terugkerend thema.	Klimaatadaptatie is 1 van 6 thema's waar een hoge prioriteit aan wordt gegeven. De straten krijgen bomen, het buurtpark een volledig nieuwe groene inrichting, de daken worden vergroend. Deze maatregelen voorkomen hittestress en dragen bij aan de opvang van regenwater. Bij de keuze van de soorten groen zetten we in op nectar- en vruchtrijke soorten welke insecten en vogels aantrekken. 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.
11.8. Er bestaan zorgen over de infrastructuur en bereikbaarheid van de wijk, zowel voor voetgangers, fietsers als met de auto, maar ook over de toename van verkeersoverlast (geluid).	De wijk zal door de nieuwe opzet goed bereikbaar zijn voor fiets en voetgangers. Het wordt een autoluw buurtje, waarbij parkeren mogelijk blijft. Er is in de concept-gebiedsvisie nog geen definitieve keuze gemaakt voor de locatie van het parkeren. Gezien het wijkje autoluw wordt, is er geen toename van autoverkeer te verwachten door de nieuwbouw. Bezoek parkeren zal nauwlettend worden gemonitord om overlast te monitoren en te verhelpen.



Leiden

12. Connexion locatie

12.1.	Maak er een echt duurzaam gebied van en probeer aansluiting te zoeken bij de Duurzaamste Kilometer. Onder andere door waterberging en een geluidsbuffer te realiseren die problemen in het Houtkwartier mee op kan vangen. En maak plaats voor groen en spelen.	Waterberging vindt plaats op daken van de nieuwe gebouwen en door infiltratie in de publieke ruimte. De hogere bebouwing aan het spoor van minimaal 4 bouwlagen buffert een deel van het geluid dat van het spoor komt. Het nieuwe straatje is autovrij en het wordt bij uitstek een groene wijk met ruimte voor onder meer spelen, sporten, ontmoeting en een groene schakel in de verbinding naar de Groene As in het Houtkwartier.
12.2.	Bouw met 'een goede aansluiting bij het Houtkwartier '; houdt zichtlijnen in stad, hoe rekening met de karakteristieken van de omgeving en zonlicht. Er wordt gevraagd om sociale woningbouw, aangepaste woningen en particulier opdrachtgeverschap. Vaak komen bouwen van grondgebonden woningen in dezelfde stijl, in lijn met architectuur in de woonwijk, en een goede overgang van laagbouw in de wijk naar hoogbouw bij het station naar voren.	De stedenbouwkundige opzet sluit nauw aan de structuur en de hoogtes van het Houtkwartier. De hoogte wordt geleidelijk opgebouwd naar het spoor, zodat er nauwelijks belemmering is van zonlicht. Er is ruimte voor diverse woningtypen, waaronder sociale woningbouw. Er is nog geen keuze gemaakt in welke vorm het opdrachtnemerschap wordt ingericht. Dat volgt in een latere fase. Over architectuur worden in de visie geen uitspraken gedaan, wel zijn enkele referentiebeelden opgenomen. Afspraken over architectuur zijn gemaakt in het Beeldkwaliteitsplan. De Connexion locatie wordt hierin opgenomen.
12.3.	Er zijn zorgen (en onduidelijkheid) over de genoemde ' parkeernorm 0 '.	De parkeernorm voor de woningen is 0. Bezoek parkeren zal nauwlettend worden gemonitord om overlast te monitoren en te verhelpen.
12.4.	Ook zijn er zorgen over gevolgen voor de verkeerssituatie /ontsluiting op de Boerhaavelaan bij een toename van verkeer van en naar de Connexion locatie.	De wijk wordt een verkeersluwe wijk. De parkeernorm is 0. Daarmee worden geen problemen verwacht in de ontsluiting van de nieuwe wijk
12.5.	Nadrukkelijke wens naar integraliteit , samenhang in ruimere context, bestaande problemen oplossen i.p.v. versterken.	De stedenbouwkundige invulling is gekozen om samenhang en aansluiting met de bestaande wijk te creëren. De ruime voor groen biedt kansen voor leefbaarheid, biodiversiteit en klimaatadaptatie.
12.6.	Concreet voorstel voor voetgangersroute naar NS-station, extra opgangen .	De transformatie naar een hoogwaardige knooppunt wordt mogelijk gemaakt in de concept gebiedsvisie. Realisatie ervan hangt nog veel veel factoren af, waaronder commitment en mede-financiering van mede-



Leiden

	overheden (provincie, rijk) en spoor-partijen. Een gedetailleerd toekomstbeeld ten behoeve van deze gesprekken is opgenomen in Leiden Verbindt. Extra entrees naar de perrons op andere plekken dan de huidige entrees zijn zeer complex. Maar ze bieden potentie om reizigersstromen beter te spreiden en loopafstanden te verkorten. Deze opties worden verder uitgezocht in de MIRT verkenning. In de gebiedsvisie worden de mogelijkheden bij de Connexxion locatie/Achmea gebouw en bij het LUMC benoemd.
--	--

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

Bron: 2a, 9b



Leiden

Proces & organisatie

13. Conclusies participatie

13.1.	Luister naar bewoners en wijkverenigingen, niet alleen naar projectontwikkelaars. Maar let op dat de tegenstanders het hardste roepen, dus betrek breed Leiden, bv via enquêtes. Geef iedereen een kans om mee te praten, niet alleen de brutalen en/of usual suspects.	Met de opzet van de participatie hebben we bewust gekozen om naast professionals zoveel mogelijk Leidenaren te betrekken. Zowel bewoners en wijkverenigingen als omwonenden en ondernemers. En natuurlijk geïnteresseerde, betrokken stadsgenoten. Dit deden we onder andere door enquêtes en de Meedenkroute. In de Reflectiefase volgen een online live-event, een Stationscafé en een feedback mogelijkheid via een vragenlijst. Dit zorgt voor een zo laagdrempelige mogelijkheid om feedback te geven, voordat de visie aan de raad wordt aangeboden.
13.2.	Geef duidelijk aan wat vastligt en wat openstaat voor participatie , begin met het delen van relevante informatie, maak helder welke verplichtingen al aangegaan zijn. Geef duidelijk aan waar bewoners over mee kunnen beslissen.	Dit is steeds onderdeel van de aanpak geweest. In de Reflectiefase ligt de gehele concept-gebiedsvisie op tafel voor review en feedback. In het document dat nu voor u ligt, is gestructureerd aangegeven wat met de eerdere input uit de Meedenkfase is gedaan.
13.3.	Let op dat (ambtelijk) taalgebruik en online werkvormen een drempel opwerpen voor participatie. Vastlegging en terugkoppeling van gesprekken en werkvormen is cruciaal. Over het algemeen worden de brede enquêtes als positief ervaren.	Ambtelijk taalgebruik proberen we te voorkomen. Online bijeenkomsten zijn voor een deel van het publiek zeer welkom, voor anderen een drempel. Idealiter zouden we online en offline combineren. Helaas maken de huidige maatregelen fysieke bijeenkomsten onmogelijk. Ook in de Reflectiefase is er een feedback mogelijkheid via een vragenlijst (beschikbaar vanaf 11-2).
13.4.	Uit de evaluatieformulieren blijkt dat mensen in grote mate tevreden waren over de georganiseerde participatievormen. Met name de fysieke meedenkroute werd goed beoordeeld.	-
13.5.	Tips die worden genoemd zijn het delen van meer specifieke informatie, meer samenwerking tussen ambtenaren onderling en tussen ambtenaren en stakeholders, na elke vorm van participatie duidelijke procesafspraken maken voor vervolg en meer tijd inplannen per workshop.	Op doemee.leiden.nl wordt zo helder mogelijk aangegeven wat het proces is en de planning en wat de mogelijkheden zijn voor deelname aan de participatie in de Reflectiefase.



Leiden

14. Conclusies gebiedsvisie

14.1.	Of de te maken plannen in de gebiedsvisie haalbaar worden, is een veel gestelde vraag. Gegeven corona, budgettaire kaders, een snel veranderende wereld of 'te veel tegelijk'. Ook is de vraag of het wel mogelijk is het plan te realiseren binnen de waarden die bepaald worden, zit daar niet te veel spanning op?	Wij zijn ervan overtuigd dat de concept-gebiedsvisie die nu voorligt haalbaar is. De flexibiliteit binnen de visie is hier zeer belangrijk in. Denk aan de varianten voor het busstation en het taxipalet. Tussen programma onderdelen (kantoren, wonen, werken, winkels) kan ook onderling geschoven worden als dat nodig is. De uitgangspunten (of waarden) die vast zijn, zijn de plek van ontmoeting, verbinding en vergroening en verduurzaming. Die liggen vast als de visie wordt vastgesteld.
14.2.	Er wordt opgeroepen integraal te denken , vanuit een heldere gemeentelijke visie op OV / mobiliteit . Daarbinnen is het gesprek met de stad over het stationsgebied ook een kans om het gesprek aan te gaan op bredere thema's als klimaat, energie, etc. Het participatie traject biedt vooral ook de kans om de planvorming te versterken .	De rijke oogst van gesprekken met de stad is waar mogelijk verwerkt in de concept-gebiedsvisie. Op de overgrote meerderheid van de punten is dit gelukt. Met de stukken 'Knooppunt Leiden Verbindt', 'Agenda Autoluwe Binnenstad' en deze 'Gebiedsvisie stationsgebied Leiden' is een integraal en samenhangende visie ontstaan die naast mobiliteit ook leefbaarheid, economische vitaliteit en duurzaamheid combineert.

Bron: 2a, 3a, 7a

Verantwoording & bronnenlijst

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

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

Algemeen / basis:

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

Informatiefase: (18 mei - 7 juni 2020)

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



Leiden

Meedenkfase (29 juni – 20 september 2020)

7. **Meedenkroute.** Op zaterdag 5 september organiseerde gemeente Leiden een verrassende en coronaveilige wandeling, de Meedenkroute. Meer dan 100 deelnemers gingen op zes verschillende plekken in het gebied in gesprek met ontwerpers en gemeente over onderwerpen zoals duurzaamheid, mobiliteit en de identiteit van het stationsgebied. Ook kregen deelnemers de gelegenheid om ideeën aan te dragen voor de toekomstige inrichting van het Morspoortterrein, Morssingelblok en de Connexxion-locatie.
 - Bron 7a: *Verslag Meedenkroute*, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
 - Bron 7b: *Rauwe data Meedenkroute (moodboards, vragenlijsten, kansen, zorgen & dromen etc.)*, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
8. **Enquête Knooppunt Leiden Centraal.** Om meer te weten te komen over hoe bewoners van Leiden en reizigers de voorzieningen op en rondom Knooppunt Leiden Centraal ervaren is van 6 tot 31 juli 2020 een enquête uitgevoerd. Zo'n 220 personen hebben de enquête ingevuld.
 - Bron 8a: *Samenvatting enquête knooppunt Leiden Centraal*, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
9. **Digitale workshops.** Tijdens de meedenkfase zijn er een aantal digitale workshops georganiseerd waarin is nagedacht over de invulling van specifieke deellocaties in het gebied.
 - Bron 9a: *Verslag workshop Morspoortterrein*.
 - Bron 9b: *Verslagen Connexxion-locatie*.
 - Bron 9c: *Digitale workshop Morssingelblok*.
10. **Identiteitskompas.** Het identiteitskompas beschrijft het karakter van het stationsgebied Leiden: Wat voor plek was het stationsgebied vroeger? Wat kenmerkt het stationsgebied nu? En wat voor plek wordt het stationsgebied in de toekomst? Het concept identiteitskompas is samen met de stad gemaakt. Eind mei hebben bijna 400 bewoners van Leiden een flitspeiling ingevuld (bron 4a). Daarnaast zijn met stakeholders en belanghebbenden uit het stationsgebied oriënterende gesprekken gevoerd en twee workshops gedaan.
 - Bron 10a: *Concept identiteitskompas*, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
11. **Speeddates meedenkfase.** Op 15 juli en 11 september zijn in totaal vier deelnemers 'op date geweest' met wethouder Fleur Spijker. Zij gingen met haar in gesprek over de toekomst van het stationsgebied in het algemeen, de gebiedsagenda en het proces voor het opstellen van de gebiedsvisie. In de bijlagen onderaan de pagina vindt u het verslag van de gesprekken.
 - Bron 11a: *Verslag speeddates meedenkfase*, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
12. **Inlooppreekuren meedenkfase.** Iedere week was het mogelijk om in te bellen voor vragen en opmerkingen in een videogesprek met projectmanager Jelle Deurman (gemeente Leiden) en projectleider participatie Wout van der Heijden (Kickstad).
 - Bron 12a: *Verslag inlooppreekuren meedenkfase*, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
13. Diverse gesprekken en sessies georganiseerd met intern deskundigen en extern experts m.b.t. het thema **innovatie**.
 - Bron 13a: *One-pager innovatie*, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.



Leiden

14. Diverse gesprekken en sessies georganiseerd met intern deskundigen en extern experts m.b.t. het thema **tijdelijkheid**
Bron 14a: One-pager tijdelijkheid, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
15. **Kennistafel.** Aan de doorlopende kennistafels besteden we speciale aandacht aan kennisdeling, achtergrondinformatie, technische aspecten, verhoudingen tussen betrokken partijen en ontwikkeltrajecten. In de meedenkfase zijn we dieper ingegaan op de deelonderwerpen mobiliteit & duurzaamheid.
Bron 15a: Presentatie mobiliteit, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.
Bron 15b: Presentatie duurzaamheid, [hier beschikbaar](#) onderaan de pagina 'fase meedenken'.

Overig

16. **Stakeholder gesprekken.** Naast de werkvormen zoals aangeboden bij de Meedenkfase, zijn diverse losse stakeholder gesprekken gevoerd doorleden van het projectteam. Het gaat hier over één of meerdere gesprekken met oa. NS, ProRail, Provincie Zuid Holland, Rover, Fietzersbond, Wijkverenigingen Stationskwartier, Houtkwartier en Maredijkbuurt, Ondernemend Leiden en vele andere gesprekken. Deze gesprekken hebben een doorlopend karakter.
17. **Enquete Autoluw.** In de zomer van 2020 is de Agenda Autoluwe binnenstad opgesteld, waar parallel aan de Meedenkfase ook participatie plaats vond. De enquête over de autoluwe binnenstad heeft veel inzichten opgeleverd voor het stationsgebied.

Bijlage 2

Onderwerp Conclusies reflectiefase participatieproces gebiedsvisie stationsgebied

Introductie

De afgelopen tijd dachten honderden bewoners, ondernemers, experts, reizigers en andere Leidenaren mee over de toekomst van het stationsgebied. Alle opgehaalde ideeën, kennis en ervaringen zijn afgewogen en gebundeld in de 'concept gebiedsvisie'. In de reflectiefase gaven wederom honderden mensen hun mening en deelden hun visie. De centrale vraag was hoe we deze concept gebiedsvisie verder kunnen aanscherpen tot een definitieve versie. Er waren verschillende activiteiten:

1. **Digitale presentatie gebiedsvisie:** Op 11 februari 2021 werd de concept gebiedsvisie stationsgebied Leiden aan de stad gepresenteerd. De supervisor van het stationsgebied Rients Dijkstra (PosadMaxwan), lichtte in meerdere video's de verschillende onderwerpen toe. Via de chatfunctie van Facebook en YouTube was er de mogelijkheid om vragen te stellen aan Rients en de projectmanager stationsgebied Jelle Deurman (Gemeente Leiden).
2. **Digitaal stationscafé:** Tijdens deze avond op 17 februari 2021 gingen rond de 30 deelnemers in groepen uiteen om hun reflectie op de gebiedsvisie te geven en in gesprek te gaan met het projectteam en experts. In de deelgroepen is gebruik gemaakt van whiteboard tool Mural waarop de input van deelnemers is verzameld. In een uur tijd zijn de groepen toegewerkt naar adviezen richting de gemeente ter aanscherping van de gebiedsvisie.
3. **Reflecteren via reflectieformulier:** Via een digitale enquête hebben tussen 11 en 21 februari tientallen mensen op (een van) de centrale onderdelen uit de concept gebiedsvisie gereageerd. Ieder onderdeel werd per video geïntroduceerd door supervisor Rients Dijkstra.
4. **Reflecties via mail & brief:** Naast deze georganiseerde activiteiten zijn er ook een aantal reacties en vragen binnengekomen via het mailadres stationsgebied@leiden.nl en per brief. De conclusies uit deze reflecties zijn meegenomen in dit verslag en zullen tevens separaat worden beantwoord door de gemeente.

In dit verslag vindt u de conclusies van deze activiteiten uit de reflectiefase, vertaald naar een advies van de stad aan PosadMaxwan en de gemeente Leiden, de opstellers van de gebiedsvisie. Tevens vindt u per conclusie de schriftelijke reactie van de gemeente en (indien relevant) een verwijzing naar de gebiedsvisie. Dit verslag zal als bijlage van het participatieverslag met de 'definitieve gebiedsvisie' mee worden gestuurd naar het college van B&W en de gemeenteraad ter besluitvorming.

Deze conclusies komen voort uit de verslagen van bovenstaande activiteiten uit de reflectiefase. Die kunt u terugvinden in de bijlagen onderaan de projectpagina: '[De toekomst van het stationsgebied](#)' op doemee.leiden.nl (fase 'reflecteren' in de tijdbalk). Tevens zijn op deze projectpagina van alle doorlopen fasen de bijbehorende samenvattingen, verslagen, rapporten, video's en conclusies terug te vinden.

Inhoudsopgave

1. Advies plek van **VERBINDING**
2. Advies plek van **ONTMOETING**
3. Advies plek van **VERGROENING** en **VERDUURZAMING**
4. Advies **DEELGEBIEDEN**
 - a. Morssingelblok
 - b. Morspoortterrein
 - c. Connexxionlocatie
 - d. Trafolocatie
5. Advies **OVERIG**

1. Plek van VERBINDING

Opmerking / advies / vraag	Reactie gemeente	Verwijzing gebiedsvisie (hfst. / blz.)
1.1. Zorg ervoor dat de integraliteit van alle stedelijke ontwikkelingen m.b.t. verkeer - zoals autoluw maken binnenstad, randweg door Leiden, ontwikkelingen Schipholweg, verkeerssituatie Houtkwartiergoed - goed geborgd is. Dat het totaalbeeld in de definitieve gebiedsvisie glashelder is. Daarbij ook van groot belang om de consequenties voor verkeer in de aangrenzende wijken in beeld te hebben voordat er een besluit wordt genomen.	Bij de uitwerking van de gebiedsvisie zijn nadrukkelijk de ontwikkelingen in de omgeving van het stationsgebied betrokken. Met name de afwikkeling van alle vormen van verkeer (voet, Fiets, Auto, Bus etc.) zijn in een breder perspectief onderzocht. Daarbij dient vermeld te worden dat de afwikkeling van het al het verkeer een continu proces is van onderzoek en verbetering.	H5.1 en 9.2
1.2. De infrastructuur rondom het station en de relatie met de LBSP-zijde is onvoldoende onderzocht en geanalyseerd. (bijv. spooronderdoorgangen, maar ook de station passage). Op deze problematische samenhang van de twee zijden van het stationsgebied wordt nauwelijks of niet ingegaan. Het is nodig om de gebiedsvisie op dit belangrijke onderdeel te wijzigen, te verbeteren en opnieuw te bespreken.	In de nieuwe versie van de gebiedsvisie wordt meer aandacht geschonken aan de onderbouwing en de integrale afweging die is gemaakt ten aanzien van de nieuwe routestructuur voor voetganger, fietser, bus en auto. De verschillende onderzoeken die zijn gedaan laten voor dit moment voldoende en meerdere mogelijkheden zien om de nieuwe routestructuur realiseren. Voor het niveau van de gebiedsvisie is dat een voldoende basis om op door te werken. Uitwerking is zeker nog nodig om de definitieve oplossingen, keuze in de varianten, de inrichting en planning te bepalen. De verbinding van beide stadsdelen door middel van verbetering van de diverse onderdoorgangen zal een belangrijk onderwerp van de 'MIRT-verkenning' zijn. In november 2020 is het besluit gevallen dat voor Knooppunt Leiden Centraal gestart kan worden met een MIRT-	H5.1, H9.1 en H9.5 en notitie Mobiliteitsstructuur Stationsgebied (Bijgevoegd bij het raadsvoorstel)



Leiden

	verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport). Voor de transformatie van Knooppunt Leiden Centraal naar een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt gecombineerd met duurzame verstedelijking. In de gebiedsvisie stationsgebied wordt de koers uitgezet en ruimte gelaten voor verdere uitwerking. Bijvoorbeeld door het beschrijven van opties voor de busstation locatie en het taxipalet. De realisatie ervan hangt namelijk nog van veel factoren af, waaronder commitment en medefinanciering van medeoverheden (provincie, rijk) en spoor-partijen. Met deze partijen zullen het uiteindelijke toekomstbeeld en het definitieve toekomstbeeld dan ook nog verder uitgewerkt moeten worden, als onderdeel van het MIRT-traject.	
1.3. De aandacht voor het ontwarren van de verkeerstromen en reduceren van autoverkeer worden over het algemeen sterk gewaardeerd (een enkeling vindt te veel focus op OV en fiets). Wel wordt er nog meer aandacht gevraagd voor de scheiding tussen fiets- en wandelroutes. Kunnen de positionering van de fietsenstallingen en fietsroutes aangescherpt worden zodat deze verkeerstromen elkaar niet te veel kruisen rondom het stationsplein en in de rest van het gebied?	Doorgaande fietser wordt gestimuleerd om via de flanken te fietsen waardoor het hart van het gebied, nabij de Joop Walenkamptunnel, te ontlasten en fietsdrukte gebied beter te verdelen Dat doen we door de routes langs de flanken zo aantrekkelijk mogelijk te maken. (zie antwoord 1.19 voor extra uitleg). De vormgeving van de scheiding tussen fiets- en wandelroutes komt in de uitwerking van de gebiedsvisie aan de orde. De ligging van de fietsparkeergarages ligt deels vast (Geus en Lorentz). Die zullen goed bereikbaar moeten blijven voor fietsers. De overige, nieuwe te ontwikkelen fietsparkeergarages zijn nog onderdeel van onderzoek. Hiervoor zijn in de gebiedsvisie opties aangegeven. Bij de uiteindelijke keuze zal de ligging aan doorgaande fietspaden (om zo veel mogelijk de voetgangersgebieden te ontlasten) een belangrijke factor zijn.	H5.1
1.4. In de documentatie van de autoluwe binnenstad wordt gesteld dat de R-net lijn 400 bij alle verkeerslichten prioriteit krijgt. Deze lijn gaat in de brede spits 8 keer per uur rijden in beide	Op gebiedsniveau ligt in het stationsgebied de prioriteit bij fietsers en voetgangers. Dat betekent dat voetgangers en fietsers zo veel mogelijk voorrang krijgen. Dit zal in grote delen mogelijk zijn maar niet overal. Per kruispunt wordt naar de mogelijkheden gekeken. Op de Centrumroute krijgen	H5.1



Leiden

	richtingen bij Rijsburgerweg / Bargelaan (met voorrang bus). Dit staat haaks op het beleid van voetgangers en fietsers hebben prioriteit boven bus- en autoverkeer.	bussen zoveel mogelijk prioriteit boven het autoverkeer. Bij kruispunten wordt gekeken naar de meest optimale balans tussen fietsers en bussen. Uit de modelberekeningen komt naar voren dat bij het kruispunt Bargelaan / Rijsburgerweg een gelijkwaardige prioriteit fietser/bussen de beste doorstroming biedt. Voor fietsers (en voetgangers) is het daar mogelijk om twee keer per cyclus groen licht te krijgen wat de doorstroming voor fietsers bevordert. R-net 400 maakt onderdeel uit van de Centrumroute en het HOV-netwerk Zuid-Holland-Noord. Hierover zijn afspraken gemaakt met de Provincie Zuid-Holland.	
1.5.	Het weren van bussen uit de Stationsweg en Steenstraat wordt breed gewaardeerd, maar de consequenties van de te verplaatsen busroutes zijn nog niet voor iedereen duidelijk. Is de impact en haalbaarheid van de plannen goed onderzocht? Extra druk op Rijsburgerweg en Schuttersveld en risico's tracé busroute Morsweg – Noordeinde worden genoemd. Evenals de negatieve effecten voor de bereikbaarheid van het centrum voor bepaalde doelgroepen (ouderen, gehandicapten). Enkele personen/partijen zijn voor behoud bussen (eenrichtingsverkeer) over de Stationsweg (bijv. via opgehoogde middenbaan). Aansluitend op punt 1.1. het dringende advies om de integraliteit te bewaken, ook ten aanzien van andere plannen en beslissingen te nemen op het	De keuze om een wijziging aan te brengen in de routestructuur voor bussen leeft al heel lang in de stad en heeft meerdere redenen. Op dit moment mengen grote aantallen fietsers, voetgangers, bussen en laad- en losverkeer op een smal gemengd straatprofiel op een van de drukste stukken binnenstad. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, om de groei op te kunnen vangen en om een kwalitatieve entree van de stad te kunnen maken is de keuze gemaakt om bussen op termijn niet meer via de Stationsweg en Steenstraat te laten rijden. Hierdoor kan het straatprofiel veilig en hoogwaardig worden ingericht en kan de groei van het aantal fietsers en voetgangers worden opgevangen. Belangrijk daarbij is dat de nieuwe busroutes goed kunnen functioneren voor alle vormen van verkeer, dat ze verkeerveilig zijn en dat ook daar, door middel van herinrichting, een verbeterde openbare ruimte kan ontstaan. De verschillende onderzoeken die zijn gedaan laten voldoende en meerdere mogelijkheden zien om dit te realiseren. Voor het niveau van de gebiedsvisie is dat voldoende basis. Uitwerking is zeker nog nodig om de definitieve oplossingen, inrichting en planning te bepalen. Voor de alternatieve busroutes zijn nog verschillende opties in onderzoek. Uit een verkenning, die samen met de provincie	H5.1 en notitie Mobiliteitsstructuur Stationsgebied (Bijgevoegd bij het raadsvoorstel)



Leiden

moment dat alle informatie op tafel ligt.	Zuid-Holland als concessieverlener is uitgevoerd, zijn twee potentiële goede routes naar voren gekomen die in het kader van de uitwerking van de Agenda Autoluw nader uitgezocht gaan worden de komende periode. Het gaat om het meerijden van stadslijnen vanaf het Station via de Bargelaan en de Centrumroute tot en met de Lammermarkt en vervolgens via de Turfmarkt (twee richtingen) richting de Breestraat. De andere variant leidt bussen via de Morsweg, de Rijnzichtburg en het Noordeinde naar de Breestraat. Deze variant hangt nauw samen met een andere maatregel uit de Agenda Autoluw over het verminderen van het autoverkeer op de Morsweg. Het vervolgonderzoek naar de twee routes zal gericht zijn op het meer in detail brengen van de mogelijk benodigde aanpassingen van bruggen en kades en wegprofielen. Voor het verminderen van autoverkeer op de Morsweg gaat een pilot uitgevoerd worden. Bij het raadsvoorstel is de notitie Mobiliteitsstructuur Stationsgebied bijgevoegd. Hierin worden geuite vragen en zorgen beantwoord. Maar ook wordt nader ingegaan op de beleidskaders waar de keuzes op zijn gebaseerd worden benoemd, er wordt inzicht gegeven in het hoe en waarom van de afweging, de samenhang met andere mobiliteitsvraagstukken in de directe omgeving wordt behandeld en er wordt ingegaan op de inhoudelijke onderbouwing ten aanzien van de aspecten doorstroming en verkeersveiligheid.	
1.6. Zorg ervoor dat de bouwontwikkelingen en de mensen die dat aantrekt in het gebied goed wordt meegenomen in de verkeerssituatie. Meer gebouwen betekent meer mensen. Wordt het niet te snel te vol? Aan de ene kant moet het	Het stationsgebied in zijn huidige verschijning is relatief leeg. Veel onbebouwde ruimte, weinig verscheidenheid aan functies. Dit gebied moet beter benut worden, zeker gegeven de ligging, zo dicht op een openbaar vervoersknooppunt en zo dicht op de binnenstad en het LBSP. De visie toont een duidelijke mobiliteitsstructuur, waarbij de	H3, 4, 5 en 6



Leiden

	een goed bereikbaar openbaar vervoersknooppunt zijn, waar vervoersstromen goed op elkaar aansluiten, maar aan de andere kant moet er voldoende ruimte zijn voor goede openbare ruimte, en fijne verblijfplekken. Als voorbeeld noemen mensen de mogelijke toename van autoverkeer in het gebied.	toegankelijkheid van het openbaar vervoersknooppunt en het functioneren van het gebied centraal staat. De openbare ruimte heeft een doordachte maat. Straten zijn niet smal, maar ook niet overdreven breed. In het gebied komt een diversiteit aan parkjes met alle een behoorlijke maat, passend bij het buurtkarakter. Niet enorme publieke parken, maar juist een maat met een zekere intimiteit. Ook zullen daken van de sokkel (onderste deel gebouwen) benut worden voor private, collectieve en publieke functies, zodat deze ook als een verlengstuk van de openbare ruimte zijn te beleven. De toename van autoverkeer zal beperkt zijn, gegeven de lage parkeernorm en gegeven het karakter van het gebied. De voetganger gaat voorop en de auto is te gast, eigenlijk zoals dat ook in grote delen van de binnenstad is te vinden.	
1.7.	Steeds meer wordt het stationsgebied met al zijn bouwmassa's een barrière voor de voetganger en de fietser die zich vanuit de Leidse Binnenstad naar deze wijk begeeft. Ook de bereikbaarheid met het Openbaar Vervoer is sterk verminderd. Doorgaande OV-lijnen zijn verdwenen. Ook voor bijvoorbeeld Leiden-Oegstgeest.	Een belangrijk onderwerp van de gebiedsvisie en de aankomende MIRT-verkenning (zie antwoord 1.2 voor extra uitleg MIRT) is het verbeteren van de verbindingen tussen beide zijden van het spoor. De barrières worden niet zozeer door bouwmassa's veroorzaakt maar door de grote menging van bussen, auto's, fietsers en voetgangers op routes en openbare ruimte die daar niet goed op is ingericht. Ook de tunnelverbindingen en de stationshal vormen steeds meer een barrière voor het toenemend aantal bewegingen tussen beide zijden van het spoor. De opmerking dat de bereikbaarheid voor het OV sterk is verminderd wordt niet herkend. Het lijnennet wordt door de vervoerder jaarlijks aangepast waarbij steeds meer wordt ingezet op de drukst bezette (R-net) lijnen.	H5
1.8.	Houdt in dit kaderstellend document ook ruimte voor toekomstige keuzes m.b.t. verbindingen. Uitbreiding spoor nu niet van toepassing of op de planning, maar kan in de	Verbreiding van het spoor is op de (midden)lange termijn niet aan de orde. Dus daarvoor hoeft hier geen ruimte te worden gereserveerd. Het is belangrijk om rekening te houden met mogelijke toekomstige systeemwijzigingen in het openbaar	H5.1



Leiden

	toekomst wel komen. Datzelfde geldt voor een tram (bijv. Randstadrail).	vervoer. De opgave is om ruimtelijk rekening te houden met varianten die enigszins realistisch zijn. De mogelijkheid om in de verre toekomst een tramverbinding toe te voegen aan de route Plesmanlaan, via het stationsgebied (Bargelaanzijde) naar het Schuttersveld, moet ook mogelijk blijven. In de MIRT verkenning zal dit nader worden uitgewerkt (zie antwoord 1.2 voor extra uitleg MIRT).	
1.9.	De aanleg van een nieuwe Morspoortgarage wordt gezien als cruciaal voor de ontwikkeling van het stationsgebied en het creëren van een autoluwe binnenstad. Is het mogelijk de planning en aanneming mee te nemen in definitieve gebiedsvisie vragen sommigen zich af? Verder mist de relatie tussen de nieuw te bouwen kantoren en de parkeerbehoefte nog grotendeels. Verhelder wat de plannen betekenen voor verkeers- en parkeerdruk in het gebied. Er heerst veel onzekerheid over wat het aantal nieuwe woningen betekent voor het Houtkwartier en LBSP-zijde	In de gebiedsvisie is het parkeervraagstuk voor de auto als een onderzoeksopgave opgenomen. Op het Morspoortterrein en het Morssingelblok zijn twee reserveringen opgenomen voor mogelijk parkeervoorzieningen op deze locaties. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt bepaald door de nu aanwezige parkeerplaatsen (inclusief de Morspoortgarage), de nieuwe parkeerplaatsen die nodig zijn voor met name de nieuwe kantoren en de woningen op het Morspoortterrein) en parkeerplaatsen die met name als gevolg van de Agenda Autoluwe Binnenstad mogelijk in het stationsgebied gerealiseerd dienen te worden gecompenseerd. De nieuw te bouwen kantoren in het stationsgebied mogen naar een parkeernorm 0 als minimum en een maximale parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per 100m² bruto vloeroppervlak. Dit is een zeer lage norm. Daar zit de verplichting aan vast om ruim te voorzien in stallingsplekken voor de fiets. Deze regel geldt specifiek voor het stationsgebied. Het doel is duidelijk, er wordt ingezet op een verschuiving in gebruik van type vervoer. Minder met de personenauto, meer gebruik maken van fiets en openbaar vervoer. Voor het hart van het stationsgebied en voor de Connexxion locatie zullen voor de nieuwe woningen geen parkeerplaatsen gerealiseerd worden en er worden ook geen parkeervergunningen afgegeven aan de nieuwe bewoners. De nieuwe bewoners zullen er dus bewust voor kiezen om in het hart van de stad te wonen, met vele functies en het openbaar	H5.1



Leiden

	vervoersknooppunt op loop- en fietsafstand. De omgeving van de Connexxionlocatie wordt, nadat de woningbouw is gerealiseerd, nadrukkelijk gemonitord. Bij mogelijke verkeersoverlast worden flankerende maatregelen getroffen. De visie voorziet ook in nieuwe bebouwing op het Morspoortterrein en het Morssingelterrein. Daarmee komt de Morsportgarage en het maaiveld parkeren in het Morssingelblok te vervallen. De Morspoortgarage is (volledig demonteerbaar) gebouwd om te voorzien in de parkeerbehoefte gedurende de bouw van de Lammermarktgarage. De gebiedsvisie stelt al met al een behoorlijke reductie van huidige parkeerplaatsen voor en is gericht op het verminderen van autogebruik. Niettemin is het duidelijk dat zowel voor de huidige vergunninghouders als voor bezoekers van de stad ook in de toekomst voorzien moeten worden in een parkeerbehoefte. Dit vraagt nader onderzoek. Ook ten aanzien van de fysieke inpassing en exploitatievorm. Daarvoor vindt op een later moment besluitvorming door college en raad plaats. Dit onderzoek en besluitvorming hierover vindt plaats voordat de Morspoortgarage of het parkeren binnen het Morssingelblok verdwijnt.	
1.10. Advies om een paragraaf over toegankelijkheid toe te voegen. Er zijn met name zorgen over de toegankelijkheid van de westzijde van het spoor. Hou rekening met mensen met beperkingen. Hierbij is er de zorg dat het gebruik van shared spaces lastig kan zijn voor mensen met visuele beperkingen. Advies om goed onderscheid te maken in	Extra paragraaf m.b.t. toegankelijkheid toegevoegd aan de gebiedsvisie.	H6.2



Leiden

	kleuren en voetpad lijnen.		
1.11.	In de concept Gebiedsvisie wordt genoemd dat aan de LBSP-zijde van het spoor ruimte gereserveerd moet worden voor een tramverbinding . Nergens is een dergelijke reservering zichtbaar.	Het is belangrijk om rekening te houden met mogelijke toekomstige systeemwijzigingen in het openbaar vervoer. De opgave is om ruimtelijk rekening te houden met varianten die enigszins realistisch zijn. De mogelijkheid om in de verre toekomst een tramverbinding toe te voegen aan de route Plesmanlaan, via het stationsgebied (Bargelaanzijde) naar het Schuttersveld, blijft mogelijk. In de MIRT-verkenning zal dit nader worden uitgewerkt (zie antwoord 1.2 voor extra uitleg MIRT).	H5.1
1.12.	In kader van onderzoek verbreding onderdoorgangen wordt aantal keer aangegeven dat verandering noodzakelijk is t.a.v. veiligheid, maar ook aangehaald dat er andere oplossingen zijn dan verbreding (eenrichtingsverkeer, indeling fietspad vs. voetganger).	Dat klopt. De opgave voor het verbeteren van de onderdoorgangen is duidelijk. De wijze waarop wordt in de MIRT-verkenning uitgewerkt. Verbreding is wenselijk maar ook kostbaar. Het is de vraag of dit nodig is voor alle tunnels, en of er niet wellicht andere mogelijkheden zijn. Deze scenario's worden nader opgesteld en afgewogen in het kader van het MIRT traject. Uiteraard worden belanghebbenden hierbij betrokken.	H5.1
1.13.	In het kader van onderzoek taxistandplaats begrip voor onderzoek verplaatsing/ andere invulling gebied. Ideeën invulling lopen sterk uiteen.	Voor de taxilocatatie worden, met het oog op de MIRT-verkenning, net als met de busstation locatie, nog verschillende mogelijkheden opengelaten. Dit is een plek waar verschillende aspecten van het openbaar vervoersknooppunt aan de orde zijn (taxifunctie, openbare ruimte, fietsparkeerplaatsen, logistiek) en waar in de MIRT-verkenning een definitieve keuze in gemaakt moet worden (zie antwoord 1.2 voor extra uitleg MIRT).	H6.4
1.14.	Het aantal instappers en uitstappers aan de westkant van het station wordt groter als Stationsweg busvrij wordt. De capaciteit van de bushalte aan de LBSP-zijde – dan de kortste route - moet hierop worden aangepast. De busreizigers zouden de stationshal idealiter	Toename van het aantal bussen vraagt om aanpassing van de Bargelaan. De ruimtelijke situatie kan worden aangepast zodat er een haltekom ontstaat waardoor bussen niet meer op de weg halteren en elkaar kunnen passeren. De haltes kunnen verlengd worden en oversteekbaarheid van de Bargelaan kan verbeterd worden door dit duidelijker te begeleiden en toe te spitsen op duidelijk vormgegeven locaties. Ook kan ervoor gekozen worden om niet alle buslijnen te laten stoppen op deze halte, gezien de nabijheid van het	H5.1



Leiden

	droog moeten kunnen bereiken.	busstation. Een droge overstap aan deze LBSP-zijde is complex.	
1.15.	De concept gebiedsvisie is deels gebaseerd op Transit Oriented Development . Over de nadelen en mogelijke bedenkingen over dit stedenbouwkundig TOD-concept in de Nederlandse context vanuit ook wetenschappelijke stedenbouwkundig perspectief is in de nu voorliggende concept gebiedsvisie niets terug te vinden.	Het begrip TOD wordt in de gebiedsvisie niet gebruikt. Het stationsgebied wordt een hoog stedelijk gebied rondom het openbaar vervoersknooppunt om daarmee een aantrekkelijk woon en werkmilieu te realiseren op loopafstand van duurzame mobiliteitsvormen. De gebiedsvisie is een integrale uitwerking waar prioriteiten (o.a. goed werkend openbaar vervoersknooppunt, verduurzaming en vergroening) in samenhang zijn ontwikkeld. Dit raakt aan principes van TOD, maar dat is iets anders dan dat TOD (deels) de basis van de gebiedsvisie zou vormen.	H3
1.16.	Centraal station weer vrij doorloopbaar van centrumzijde tot LBSP-zijde wordt aantal keer genoemd als wenselijk. De poortjes vormen nog steeds barrière voor LBSP-zijde en belangrijk om deze anders te situeren.	De barrière- werking van het spoor en een goede voetgangersroute van de LBSP-zijde naar centrumzijde is zeker een punt van aandacht. Dit is onderdeel van de opgave van de MIRT-verkenning Knooppunt Leiden Centraal. In gezamenlijkheid met de andere betrokken partijen zal vervolgens gekeken worden op welke wijze deze verbinding gerealiseerd kan worden (zie antwoord 1.2 voor extra uitleg MIRT).	H3 en 9.3
1.17.	Op basis van de eerste inventariserende analyses die in opdracht van de gemeente door de Omgevingsdienst West-Holland zijn verricht ten aanzien van het effect van de verplaatsing van busroutes naar de LBSP-zijde is gebleken dat er forse milieu- en gezondheidsimplicaties voortvloeien uit de concentratie van busroutes aan de LBSP-zijde, met mogelijke milieu- en gezondheids-technische overschrijding van de toepasselijke nationale en Europeesrechtelijke normen en regelgeving.	De verwachting is op dit moment niet dat door de keuzes ten aanzien van busroutes wettelijke normen overschreden gaan worden. De hoeveelheid verkeer aan de LBSP-zijde is op de Bargelaan laag, busvervoer is door gebruik van elektrische bussen en Diesel Euro VI al relatief schoon. Vanaf 2025 zullen alle nieuwe bussen zero emissie zijn. Verder stimuleren van fiets- en voetganger en autoluwe maatregelen zullen verder bijdragen aan verbeteren van de luchtkwaliteit. Op gebiedsniveau zal het milieueffect niet wezenlijk verschillen.	



Leiden

	Dat er nog steeds geen volledig en transparant onderzoek is gedaan naar de betreffende milieu- en gezondheidsaspecten is onaanvaardbaar en wederom in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur.		
1.18.	Hoe verhouden bussen in twee richtingen zich met smalle Turfmarktbrug en mogelijke afsluiting Turfmarkt? De bushalte aan de LBSP-zijde gaat veel drukker worden. Hoe is hier rekening mee gehouden?	Zie antwoord 1.9.	H5.1
1.19.	Afhandeling fietsers wordt sterk gewaardeerd, maar enkele personen vragen zich af of omleiden via de flanken niet erg 'wishfull thinking' is?	Het principe in de gebiedsvisie betreft het aantrekkelijker maken van fietsroutes over de flanken. Met name aan de zuidzijde kan hier een grote capaciteitsprong gemaakt worden. Deze route wordt nu relatief weinig gebruikt vanwege matige aansluitingen op het overige fietsnetwerk, smalle paden en een niet heel aantrekkelijke omgeving. Fietsers kiezen hun route op basis van verschillende overwegingen (kortste route, zo weinig mogelijk oponthoud, brede en asfaltfietspaden, aantrekkelijke omgeving). De route langs de Plesmanlaan is nu al een van de kortste routes vanuit het centrum maar door andere aspecten niet (nog) niet aantrekkelijke genoeg. In het kader van de Leidse Ring wordt ter hoogte van de Darwinweg een flinke verbetering in onderdoorgangen aangebracht, in de MIRT-verkenning zal een verbreding van de fietstunnels aan de orde zijn en vanuit de herinrichting Stationsgebied en autoluwe binnenstad wordt gewerkt aan betere fietsomstandigheden op de Morssingel en Morsweg (zie antwoord 1.2 voor extra uitleg MIRT).	H5.2
1.20.	VRAAG: Op blz. 78 wordt een cirkel van 250 m getekend rondom het station (Zero Emissie	De 250 meter straal ging over de invloedssfeer van het treinstation, maar heeft geen betrekking op de Zero Emissie zone. De straal riep erg veel vragen op en	Blz. 18 en 44



Leiden

zone). Is het mogelijk om dit naar cirkel van 1.000 meter te brengen?	is daarom uit de afbeelding verwijderd. Dit is dan ook duidelijker weergegeven in de nieuwe versie. De Zero Emissie Zone voor logistiek geldt voor de gehele binnenstad, vanaf 2025.	
---	---	--



Leiden

2. Plek van ONTMOETING

Opmerking / advies / vraag	Reactie gemeente	Verwijzing gebiedsvisie (hfst. / blz.)
2.1. Zorg ervoor dat de afstemming van verschillende projecten binnen de gemeente goed verloopt. Er zijn zorgen dat projecten, zoals het plan van de autoluwe binnenstad en deze gebiedsvisie elkaar bijten, los van elkaar worden ontwikkeld.	De projecten in de stad worden daar waar nodig in samenhang ontwikkeld en in afstemming met elkaar tot uitvoering gebracht.	H9.2
2.2. Het uiterlijk van de gebouwen in het stationsgebied moet uitnodigen tot ontmoeting. Nu, en ook in beelden toekomstige situatie, oogt het best modern en industrieel. Houdt rekening in de gebiedsvisie met relatie architectuur binnenstad Leiden en de menselijke maat. Bij de uitvoering van de sokkels en plinten moet uitdrukkelijker bij deze doelstelling aan worden gesloten. Een enkeling geeft mee dat de zogenaamde Berlijnse Muur herinnert aan de wederopbouw en uit hoofde van de geschiedenis zou men "niet alles uit de wederopbouw moeten laten verdwijnen".	Om met het laatste te beginnen, 'niet alles uit de wederopbouw zou moeten verdwijnen'. Voor de stationspleinflat is het de vraag of deze te vangen valt als wederopbouw of eerder als naoorlogse stadsuitbreiding. Andersom is in deze kwestie ook de vraag gerechtvaardigd of alles uit deze periode het behouden waard is. Er zijn meerdere redenen om tot sloop en nieuwbouw over te gaan op deze locatie. Het is altijd de samenhang van argumenten die een keuze tot sloop nieuwbouw bepalen. Het eerste punt, de relatie met de binnenstad en de menselijke schaal is ruimschoots opgenomen in de ontwerprichtlijnen die gelden voor de toekomstige bebouwing en zijn terug te vinden in het Beeldkwaliteitsplan (BKP) Leiden Stationsgebied – bebouwing vastgesteld in mei 2015. Dit BKP blijft van kracht, ook na vaststelling van de gebiedsvisie, en vormt blijvend het toetsingskader van supervisor en welstand. Daarmee is de wens geborgd.	H4
2.3. Er zijn zorgen over de hoogte van de gebouwen , met name in relatie tot schaduw, wind en ongezelligheid. 50 tot 70 meter is echt maximaal (en door enkelen genoemd als te hoog)! Ook vrees voor gebouwen van 90 meter. Enkele personen zijn van mening dat de besluitvorming over de gebiedsvisie moet worden opgeschort tot het	De nabijheid van de binnenstad speelt een belangrijke rol in de keuzes voor bouwhoogtes binnen het stationsgebied. De bouwhoogtes van de onderbouw sluit aan op de bouwhoogtes van de bestaande bebouwing in de binnenstad. De bouwhoogtes van de bovenbouw loopt trapsgewijs op van 30m dichterbij de binnenstad tot 70m langs het spoor. In de gebiedsvisie is rekening gehouden met de posities van de hoogbouw en de	H5.2



Leiden

	moment dat de raad een nieuwe Hoogbouwvisie heeft vastgesteld. In ieder geval in ontwerp belangrijk zoveel mogelijk tochtgaten voorkomen.	richting waarin schaduw wordt geworpen. Deze onderzoeken zijn niet 1 op 1 opgenomen in de gebiedsvisie, maar liggen hier wel ten grondslag aan. De typologie sokkel en bovenbouw heeft een gunstig effect op het windklimaat op straat. Eventuele valwinden vanaf de hogere bebouwing belanden namelijk niet op straat maar eindigen op de daken van de sokkels (de onderbouw met de brede basis). Schaduwonderzoek en windonderzoek zijn ook vaste onderdelen bij de bestemmingsplan procedures en zullen dus weer terugkomen bij de uitwerking van de plannen op kavelniveau.	
2.4.	In de concept gebiedsvisie heeft de westzijde van het spoor onvoldoende aandacht gekregen. Er wordt minder aandacht besteed aan de hoogbouweffecten in het gebied LBSP-zijde en de wijken langs de Rijnsburgerweg. Zichtlijnen zijn alleen bekeken vanuit de binnenstad en niet vanaf de westzijde. Ook voor deze gebieden geldt dat zij door het stationsgebied worden verbonden met de binnenstad. Wij pleiten dan ook voor een integrale visie op de samenhang tussen LBSP-zijde / Rijnsburgerweg en Stationsgebied / binnenstad.	Terechte opmerking. In hoofdstuk 5.3 zijn ook vanuit het Houtkwartier/LBSP-zijde zichtlijnen toegevoegd om zo vanuit beide zijden van de stad de effecten weer te geven.	H5.3
2.5.	Toename groen in het gebied wordt zeer gewaardeerd. Zorgen zijn er over het waarmaken van de ambities. Zijn de verwachtingen niet te overspannen? Kunnen bijvoorbeeld de meeste bomen 'die ik al jaren ken' daadwerkelijk blijven staan? Voor sommigen gaan de groenambities nog niet ver genoeg en wordt gepleit voor een toename van perken en paden.	Op basis van verschillende reacties is nogmaals gekeken naar de verbeeldingen van groen en bijvoorbeeld de ondergrond en zijn de afbeeldingen op pagina 48-49 en 84-85 aangepast. En is in de afbeelding op pagina 72-73 opgenomen waar een extra inspanning wordt verwacht.	Blz. 72, 48 en 84
2.6.	In Hollands Midden is het Stationsgebied inclusief Schipholweg en Schuttersveld benoemd als de enige	Met betrekking tot de totale omvang van het kantorenprogramma zijn regionale afspraken gemaakt. Deze zijn vastgelegd in de kantorenvisie die ook periodiek	H6.3



Leiden

	hoogwaardige kantoorlocatie in het gebied (zie Gebiedsvisie november 2019). Dit vind je niet meer terug in deze gebiedsvisie. Meningen lopen sterk uiteen over de toekomst van het kantorenareaal. Er wordt geopperd om in de ontwerpen te anticiperen op de mogelijkheid tot ombouw naar woonruimte als blijkt dat de kantoorbehoefte tegenvalt.	geactualiseerd. De eerstvolgende keer in 2023. Wanneer die actualisatie aanleiding geeft meer of minder kantoren te realiseren in het Stationsgebied worden de plannen hierop aangepast.	
2.7.	Meer nuancering wenselijk in type bedrijvigheid. Ook de bestaande winkels, horeca en dienstverlening spelen een rol. Niet alleen focus nieuwe kantoren.	(Bestaande) winkels, horeca en dienstverlening spelen een belangrijke rol in het stationsgebied. Die zijn zeker ook wenselijk en moeten een plaats krijgen, ten behoeve van de leefbaarheid en levendigheid van het gebied. Er ligt echter een grote kantorenopgave voor het gebied, 60.000m². Niet alleen voor Leiden, maar voor de regio. Daarom wordt er in verhouding daar meer aandacht aan besteed.	H6.3
2.8.	Spanningsveld tussen plek van ontmoeting en plek van verbinding komt vaak terug. Sommigen vinden de focus nu te veel liggen op de vastgoedontwikkeling, waardoor deze plek van doorstroming richting de binnenstad en ander verkeer in gevaarkomt. Een ander geluid is juist dat er te weinig aandacht is op bedrijven en bedrijvigheid, ontmoeting en leefbaarheid.	In de integrale gebiedsvisie komen veel verschillende vraagstukken samen. Op het gebied van de doorontwikkeling van het openbaar vervoersknooppunt, bereikbaarheid, duurzaamheid, vergroening, woningbouw, kantoren, verbinding met de binnenstad en Leiden Bio Science Park. De keuzes die voor de routestructuur gemaakt worden zorgen voor meer eenvoud. Bussen krijgen andere, betrouwbare routes en fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte waardoor het gebied voor hen bereikbaarder wordt en tegelijkertijd de kwaliteit van de plek kan (ontmoeting) toenemen. Over de mate waarin woningen en kantoren aan het gebied dicht bij het knooppunt worden toegevoegd zijn regionale afspraken gemaakt. Dit stimuleert ook het gebruik van duurzame mobiliteit en komt de bereikbaarheid van de stad te goede.	H3
2.9.	Actief plek geven aan (betaalbare) winkels en makers	De betaalbaarheid van de commerciële voorzieningen wordt bepaald door de	



Leiden

	en betrekken karakter binnenstad zijn genoemde voorbeelden voor ambities m.b.t. 'ontmoeting' die in de definitieve gebiedsvisie zouden moeten staan.	markt en hebben een relatie met de aantrekkelijkheid van de locatie. Daar heeft de gemeente geen/beperkt invloed op.	
2.10.	Er ontbreekt een visie op de invulling van de Bargelaan . Behoeft aan veel meer concretere informatie over hoe de plek van ontmoeting ook hier kan (zoals aan de station zijde-kant)	Op de Bargelaan ligt een veelheid aan opgaves en ruimteclaims, die elk om specifieke aandacht en een samenhangende aanpak als onderdeel van de MIRT-verkenning vragen. De Bargelaan zal ruimte moeten bieden aan grote stromen voetgangers, fietsers, bussen en kiss and ride en zal een herkenbaar entree van het LBSP worden. De Bargelaan zal vergroenen, waarbij wordt aangesloten op de bestaande groenstructuren van het TerWeepark, de Rijnsburgerweg en de in aanleg zijnde hartlijn vanuit het LBSP. Met name door een gezellig stationsplein, de goede oversteekbaarheid van rijbanen en de verzorgde loopverbinding naar het LUMC gaat ook hier de voetganger voorop.	H6.1
2.11.	Het is duidelijk dat de voorgestelde hoogbouw grote invloed zal hebben op de windvang van beide molens. Over beide molenbiotopen moet meer duidelijkheid komen voordat besluitvorming over het ruimtelijk plan plaatsvindt.	Op dit moment zijn er voor de visie twee molenbiotopen relevant: van molen De Valk en molen De Put. Deze molens vallen beiden net buiten het projectgebied van de gebiedsvisie maar de molenbiotopen vallen erbinnen. Voor beide molens geldt op dit moment het provinciale molenbeleid: de 1 op 30 regel. Afwijken hiervan kan uitsluitend via een ontheffing die door de provincie verleend moet worden. Voor molen De Valk is zo'n ontheffing afgegeven voor het plan uit 2012. Voor De Put is (nog) geen ontheffing verleend. De provincie werkt op dit moment aan een wijziging van de regelgeving voor molenbiotopen. Deze wijziging zal naar verwachting medio april/mei 2021 ter visie gaan en na de zomer van 2021 door provinciale staten worden vastgesteld, waarna het in werking treedt. Wij gaan er vanuit dat realisatie van de gebiedsvisie past binnen de kaders van het nieuwe molen-beleid. Dit wordt per bestemmingsplan door de provincie afgewogen	H5.4



Leiden

2.12.	Om het stationsgebied (stadszijde) dynamisch verblijfsgebied te maken, is er een pleidooi om in ieder geval de Stationsweg en het Stationsplein ook fietsvrij te maken en de ingangen naar fietsenstallingen en fietsparkeergarages aan de randen van het gebied te plaatsen.	Door de keuze te maken om geen bussen meer via het Stationsplein, Stationsweg, Steenstraat te laten rijden wordt het mogelijk het gebied in te richten op fietsers en voetgangers. Er is geen breed asfaltprofiel meer nodig om bussen in twee richtingen te faciliteren. De ruimte die vrijkomt biedt kansen voor vergroening, bredere trottoir en een smaller wegprofiel voor fietsers en bevoorradingsverkeer. In de uitwerking van de gebiedsvisie zal een ontwerp voor het Stationsplein, de Stationsweg en de Steenstraat gemaakt worden. Ook vermindert het aantal conflictpunten tussen modaliteiten en ontstaat meer overzicht. De routes aan weerszijden van het stationsgebied worden verbeterd om doorgaande fietsers te verleiden niet meer door het centrale deel te fietsen. De nadruk ligt hier op comfortabel doorfietsen. Fietsers met een bestemming in het gebied zelf zullen gebruik maken van de routes door het centrale deel. Door de groei van het fietsverkeer zal de route Stationsweg nodig blijven.	H5.1
2.13.	Komt er ook een sportschool in het gebied? Er komen meer inwoners in het gebied en er wonen veel studenten, maar ik lees heel weinig terug over sportvoorzieningen . Is het mogelijk om de gebiedsvisie op dit vlak verder iets meer uit te breiden?	In de gebiedsvisie is beschreven dat de voorzieningen in het gebied moeten aansluiten op de behoefte van de bewoners, werknemers en bezoekers. Een sportschool is daarbij ook benoemd. We zullen marktpartijen vragen hier invulling aan te geven. Evengoed dient dit voor deze partijen wel haalbaar en betaalbaar te zijn.	H7
2.14.	In de concept gebiedsvisie worden twee zichtlijnonderzoeken gepresenteerd. Een onderzoek is naar het effect van de plaatsing van gebouwen en (extra) ophogingen in onderling verband; blijkbaar om vanuit drie standpunten in de binnenstad te kunnen beoordelen of er geen visuele "muurwerking" ontstaat (pg. 58 GSG). Dat is volgens het onderzoek niet het geval. Zijn daar geen dynamische simulaties voor beschikbaar?	De illustraties op blz. 62-63 en 64-65 agenderen dat grotere hoogte niet leidt tot "schermen en wanden van hoogbouw". Dit principe wordt bewaakt in de uitwerking. Dit is een belangrijke voorwaarde die geformuleerd is in de huidige hoogbouwvisie.	H5.3



Leiden

2.15.	De norm voor de sociale woningbouw zoals gehanteerd wordt gewaardeerd, maar is dit betaalbaar? Hoe hard gaan die eisen voor sociale woningbouw worden?	In zowel de gebiedsagenda als de gebiedsvisie voor het stationsgebied is als harde eis opgenomen dat van het totaal nog te realiseren woningbouwprogramma 30% sociale woningbouw is.	H6.3
-------	--	--	------

3. Plek van VERGROENING & VERDUURZAMING

Opmerking / advies / vraag	Reactie gemeente	Verwijzing gebiedsvisie (hfst. / blz.)
3.1. Waarborgen duurzame gebiedsontwikkeling door integrale aanpak, en evenwichtige en zorgvuldige "joint fact finding" (t.b.v. van probleem- en functionele analyse van het gebied). Er bestaan zorgen over toekomstige proces o.b.v. doorlopen proces waarin de in Gebiedsagenda neergelegde eis "duurzaamheid = meetbaarheid" tot nu toe onvoldoende is waargemaakt en een maatschappelijke kosten-baten analyse grotendeels ontbreekt. Dit heeft negatieve consequenties voor leefbaarheid, bereikbaarheid en OV-functie.	In de voorbereiding op de uitwerking van de gebiedsvisie is door het projectteam samen met de betrokken stakeholders veel onderzoek geactualiseerd en zijn nieuwe documenten uitgewerkt zoals de Gebiedsagenda Stationsgebied, het Handelingsperspectief voor de OV-Knoop, Leiden Verbindt, het Identiteitskompas, de Koersnotitie Mobiliteit, het duurzaamheidsadvies van Over Morgen, de ecologische advisering van Buiting. Verder is in de periode vanaf eind 2019 t/m begin 2021 een uitgebreid participatieproces doorlopen. Zie hiervoor ook het 'participatieverslag'. Tijdens dit proces is van veel belanghebbenden en belangstellenden waardevolle informatie verzameld die is gebuikt bij de uitwerking van de gebiedsvisie. Op basis van deze informatie is de integrale gebiedsvisie tot stand gebracht om voor een toekomstbestendige doorontwikkeling van het stationsgebied te zorgen. Een volgende stap is de uitwerking van PVE's, (Programma van eisen) kavelpaspoorten en inrichtingsplannen. Ook bij de uitwerkingen van deze stukken worden middels participatie de belanghebbenden en belangstellenden betrokken. Voor duurzaamheid geldt dat in de gebiedsvisie waar mogelijk er nu al meetbare afspraken genoemd staan. Deze worden – na vaststelling van de gebiedsvisie – uitgewerkt in een integraal PvE voor duurzaamheid. Het integrale PvE voor duurzaamheid zal opgesteld worden in een vorm die 'monitoring' (rekenen en meten) van de effecten mogelijk maakt.	H7 & diverse bijlagen raadsvoorstel
3.2. Toename groen in het gebied wordt zeer gewaardeerd. Vele zorgen zijn er over het waarmaken van de ambities. Met name door het spanningsveld met de verdichtingsopgave. Zijn de verwachtingen niet te	Van belang is om de gebiedsvisie als een visie te zien en niet als een inrichtingsplan. De uitgesproken ambitie kan altijd op verschillende manieren worden uitgewerkt. Daar waar geen ruimte is voor beplanting direct in de ondergrond kan de keuze zijn om beplanting op andere wijze in te passen, bijvoorbeeld in bakken met bredere randen. Dit hoort nadrukkelijk bij de uitwerking naar inrichtingsplannen.	H7.1 Blz. 48-49 Blz. 72-73 Blz. 84-85



Leiden

	overspannen en beelden te suggestief? Voor een juiste beeldvorming zijn realistische sfeerbeelden een vereiste. Ambities op biodiversiteit en vergroening is volgens sommigen 'wensdenken' en 'schaamgroen'. Ruimte onder en boven grond is beperkt dus hoe gaat de ontwikkeling van biotopen voor bijv. insecten, bijen, vlinders en vogels vorm krijgen? Die uitleg is in de huidige versie gebiedsvisie niet terug te vinden.	Ook de vaststelling dat het hier gaat om een intensief benut binnenstedelijk gebied is duidelijk. De getoonde ambities is zeker geen wensdenken, alleen al een start maken van een transformatie van het bestaand merendeels technisch groen naar een meer gevarieerd groen (denk aan de huidige Maresingel), de verplichting van de groene daken en de mogelijkheid tot groene gevels zal een impact hebben op de biodiversiteit. Op basis verschillende reacties is nogmaals gekeken naar de verbeeldingen van groen en bijvoorbeeld de ondergrond en zijn de afbeeldingen op pagina 48-49 en 84-85 aangepast. En is in de afbeelding op pagina 72-73 opgenomen waar een extra inspanning wordt verwacht.	
3.3.	Het onderdeel circulariteit is nog weinig concreet gemaakt (zo min mogelijk gebruik maken van grondstoffen). Advies is om heldere normen op te nemen in de definitieve gebiedsvisie. Bijvoorbeeld dat er bij de nieuwbouw minimaal 50% circulair wordt gebouwd. Circulariteit moet integraal onderdeel worden van de besluitvorming van ontwikkelingen binnen gebied (bijv. wel/niet nieuw stationsgebouw).	Het hoofdstuk over Circulariteit is uitgebreid met specifiek eisen en ambities. Tegelijk dient vermeld te worden dat dit onderwerp volop in ontwikkeling is en we bij de daadwerkelijke uitvoering van de plannen de markt zullen uitdagen ook op dit duurzaamheidsthema zich te onderscheiden.	H7.5
3.4.	Behoudt zoveel mogelijk bestaande biodiversiteit en bomen i.p.v. toevoegen nieuwe soorten. Kunnen meeste bomen 'die ik al jaren ken' daadwerkelijk blijven staan? Biodiversiteit aan beide stationspleinen, maar vooral LBSP-zijde kan concreter en sterker worden gemaakt.	Van belang is om de gebiedsvisie als een visie te zien en niet als een inrichtingsplan. De visie schetst het beeld waar we naar toe werken. Uitgangspunt daarbij is om de bestaande bomen waar dat kan te laten staan. Verder zijn de kaders voor biodiversiteit en groen opgenomen. Het verder concretiseren van groen en biodiversiteit zal bij de uitwerking naar inrichtingsplannen plaatsvinden.	H7.1



Leiden

3.5.	Aandacht voor recreatief groen . Vooral in een gebied met veel appartementen is dit belangrijk. Sterke verbinding Singelpark wordt in dit kader gewaardeerd, optie wordt genoemd om connectie met Singelpark 'voelbaarder' te maken door toevoegen vegetatie aan Singel. Andere optie die wordt genoemd is om buurttuinen of moestuinen toe te voegen.	De recreatieve beleving van groen is in een stedelijke omgeving van groot belang en zal in de uitwerking van de plannen worden meegenomen. Zie ook beantwoording 3.4	H7.1
3.6.	Verzoek om meer groen te realiseren en meer bomen te planten.	Een pijler onder de gebiedsvisie is de sterke vergroening van het stationsgebied en de daarmee samenhangende vergroting van de biodiversiteit. Straten, pleinen, daken en gevels worden vergroend, parkruimten opnieuw aangelegd en tot een samenhangend groen netwerk verbonden met het Singelpark. De mogelijkheid voor meer bomen zullen worden onderzocht, bij het maken van de inrichtingsplannen.	H7.1
3.7.	Wees helder in relatie tot de verwachtingen over het realiseren van groen. Geef aan waar groen kansrijk is, maar ook waar het ingewikkeld is (bijvoorbeeld door kabels en leidingen).	We maken de gebiedsvisie, een visiedocument op hoofdlijnen. Een inrichtingsplan is de vervolgstap. De ondergrond van het stationsplein centrumzijde en de straat parallel aan de spoordijk is gevuld met kabels en leidingen, kelders en de Schipholtunnel welke de mogelijkheden voor vergroening beperkt. In de stedelijke ruimten voor de overige gebieden is de druk op de ondergrond kleiner en zijn de mogelijkheden voor vergroening ruimer.	H7.1
3.8.	Geef aan wat prioriteit heeft bij de doorontwikkeling van het gebied: het ov-knooppunt, mobiliteitsopgave, woningen toevoegen etc. Er is behoefte aan meer transparantie over wat werkelijk belangrijk is.	Rand voorwaardelijk voor het stationsgebied is de doorontwikkeling van het openbaar vervoersknooppunt. Deze is niet alleen van betekenis voor het gebied, maar is ook van belang voor de bereikbaarheid van de regio en een belangrijk knooppunt in het landelijke netwerk. Daarnaast is het van belang dat de afwikkeling van alle vormen van mobiliteit (voet, fiets, bus, auto) goed en veilig kan plaatsvinden zodat ook de bereikbaarheid is gegarandeerd. Verder zijn er regionale afspraken gemaakt over de mate van verstedelijking: het maken van woningen en	H3



Leiden

	kantoren dicht bij een openbaar vervoersknooppunt om het gebruik van duurzame mobiliteit maximaal te stimuleren. Verder zijn vergroening en verduurzaming belangrijke onderwerpen bij de uitwerking van de gebiedsvisie.	
3.9. Verzoek om duurzaamheid meetbaar te maken, zoals door het gebruik van bestaande instrumenten als BREEAM.	Monitoring vindt continue plaats. Met name op het gebied van mobiliteit is dit al zeer gebruikelijk. Bij de uitwerking van de plannen door de gemeente, met name van kavelpaspoorten en inrichtingsplannen, is een belangrijk aandachtspunt het opstellen van een goed overzicht van de doelen voor de afzonderlijke duurzaamheidsambities (concreet: een integraal programma van eisen (PvE) voor duurzaamheid). Aan de hand hiervan kunnen afspraken gemaakt over de bijdrage van elke partij (publiek én privaat) die bij de verwezenlijking van de gebiedsvisie betrokken is. Het integrale PvE voor duurzaamheid zal opgesteld worden in een vorm die 'monitoring' (rekenen en meten) van de effecten mogelijk maakt. Een partij kan dan een methode toepassen om de duurzaamheidsambities meetbaar te maken. Dit zou de BREEAM-methode kunnen zijn.	H7
3.10. Verzoek om aan te geven welke duurzaamheidsthema's prioriteit hebben en wat de minimale eisen zijn per thema.	De essentie ligt bij het thema duurzame mobiliteit. Het stationsgebied biedt ruimte voor schone en actieve mobiliteit en groen. De nadruk ligt op klimaatadaptatie en in iets mindere mate op duurzame energie. Circulariteit, biodiversiteit en vitaliteit worden gezien als ondersteunende kenmerken. Een onderbouwing van deze prioritering leest u in de duurzaamheidsvisie welke bij het raadsvoorstel is gevoegd. In deze duurzaamheidsvisie wordt ook een suggestie voor normen gegeven, per duurzaamheidsthema en per kavel. Deze suggestie voor normen geeft richting aan de minimale eisen die behaald moeten worden voor elk duurzaamheidsthema.	H3, 7 en visie duurzaamheid (Bijgevoegd bij het raadsvoorstel)
3.11. Advies om een probleem en functieanalyse te maken (aan de voorkant), waaraan de ambities opgehangen kunnen worden.	Ten behoeve van de gebiedsvisie is op tal van onderwerpen onderzoek gedaan naar en beleid opgesteld voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Denk hierbij aan beleidsvorming op onderwerpen als mobiliteit, economie, duurzaamheid, woningbouw, kantoren. Onderzoek op het gebied van mobiliteit. En er is tijdens het participatieproces	H3, 4, 5, 6 en 7



Leiden

	met vele stakeholders gesproken en overleg gevoerd. Als deze informatie is verwerkt in de gebiedsvisie.	
3.12. Verzoek om meer helderheid te geven waar extra water in het gebied moet komen	Voor de compensatie van extra water komen allereerste de randen van de bestaande singel in aanmerking. Wanneer dit niet mogelijk blijkt worden mogelijkheden buiten het plangebied onderzocht. Dit in combinatie met het bufferen van water op de kavels zelf. Met name op de daken zoals ook bij Lorentz fase 1 toegepast. Dit laatste is een verplichting die is opgenomen in de Leidse Hemelwater verordening.	H7
3.13. Komen er ook fruit en notenbomen? Of bessenstruiken? Zou leuk zijn mensen te motiveren met meer aandacht naar het groen te kijken.	Van belang is om de gebiedsvisie als een visie te zien en niet als een inrichtingsplan. Deze vraag hoort nadrukkelijk bij de uitwerking naar inrichtingsplannen. Indien passend in het totaalbeeld, passend binnen het beoogde biodiverse eindbeeld zijn fruit- en notenbomen en zeker ook struiken met bessen denkbare opties.	H7.1
3.14. Een warmtenet is niet per se duurzaam en kent ook veel nadelen. Houden jullie ook rekening met biogas/waterstof?	Het belangrijkste middel in het stationsgebied om duurzaam in de warmte (en koude) behoefte te voorzien is een bodem-energiesysteem. Via zogenaamde WKO's (warmte/koude opslag) wordt warmte en koude uit de bodem gebruikt in de gebouwen. Warmtelevering via het warmtenet, zien we als secundaire warmtebron.	H7
3.15. Stationsweg wordt de bestaande bomenlijn met nieuwe bomen geplant (groene loper). Worden dit bomen in bakken? Immers, hier liggen leidingen.	Van belang is om de gebiedsvisie als een visie te zien en niet als een inrichtingsplan. Deze vraag hoort nadrukkelijk bij de uitwerking naar inrichtingsplannen. De ondergrond van de Stationsweg ligt niet in zijn geheel vol met ondergrondse infra. De keuze om op welke manier de groene loper vorm te geven is nu nog niet genomen en hangt samen met een tal aan verschillende belangen, waaronder de 3 oktober kermis.	H7.1



Leiden

4. DEELGEBIEDEN

a. Morssingelblok

Opmerking / advies / vraag	Reactie gemeente	Verwijzing gebiedsvisie (hfst. / blz.)
4.1. Bouwblok op huidige fietsenstalling oogt best groot en hoog. Hoeveelheid bouwlagen nogmaals onder de loep leggen en denk bij uitstraling aan gevels binnenstad (gootlijsten dakrand, ornamenten etc.).	Het is niet helemaal duidelijk welke fietsenstalling wordt bedoeld, daarmee helaas niet mogelijk om een precies antwoord te formuleren.	
4.2. Parkeren en auto's binnen dit deelgebied nog onderbelicht, kan daar meer duiding aan worden gegeven?	De visie voorziet in nieuwe bebouwing op het Morssingelblok. Daarmee komt het maaiveld parkeren in het Morssingelblok te vervallen. Zie uitgebreid antwoord parkeren bij 1.9.	H5
4.3. Waarom geen park op het binnenterrein van het Morssingelblok?	Tijdens de meedenkfase is geopperd om op het binnenterrein van het Morssingelblok een park te leggen. Op de vraag voor wie dit park dan bedoeld is werd aangegeven dat het een groot publiek park voor de hele stad zou moeten worden. Op de vraag of het dan denkbaar zou zijn om aan de randen meer hoogte te bouwen om het verlies aan woningen (met het niet realiseren van het bouwblok binnen het Morssingelblok) te compenseren werd aangegeven dat meer hoogte zou kunnen. Deze vraag is serieus onderzocht. De conclusie is dat het maken van een verfijnd stuk stad, een netwerk van straten, het transformeren van de achterkantensfeer naar een voorkantensfeer en het benutten van schaarse grond zo dicht op het Openbaar vervoersknooppunt als waardevoller wordt gezien dan het aanleggen van een stadspark op deze plek. Ook het compenseren in de vorm van bouwhoogte wordt niet als een verbetering gezien. Drie relatief hoge gebouwen op de plek van de huidige Stationspleinflat leidt tot wandwerking en is onwenselijk gezien	H5, 7.1, 8.2



Leiden

	vanuit de historische binnenstad en dus het beschermd stadsgezicht. Niettemin is er geluisterd naar het verzoek. De gehele op dit moment aanwezige groenstrook blijft behouden en de gebiedsvisie beschrijft om dit bestaande groen te versterken. Ook is de bebouwing ten opzichte van het plan uit 2012 verder teruggelegd van de bestaande woningen. Daarmee is een passend antwoord getekend op de vraag voor deze plek.	
--	--	--

b. Morspoortterrein

Opmerking / advies / vraag	Reactie gemeente	Verwijzing gebiedsvisie (hfst. / blz.)
4.4. Vitaliteit staat centraal in de plannen, maar er zijn weinig sportopties in deze wijk + Transvaal. Is er nagedacht over behoud van fitnessparkje in Transvaal en de ontwikkeling nieuwe sportvoorzieningen (bijv. sportschool / zwembad)?	Een sportschool is een denkbare functie in het stationsgebied, maar er zijn op dit moment geen concrete initiatieven hiertoe. Sporten op het groene plein is zeker in te passen. Op pagina 74 en 75 zijn in beeld en tekst verwijzingen naar sport opgenomen.	Blz. 74-75
4.5. Zorgen over hoogbouw en overschaduwen Transvaal. Vijftig meter hoogbouw op tien meter afstand van 'historisch vastgoed aan Transvaalkade komt niet overeen met verhaal van gepresenteerde, trapsgewijze overgang. Bewoners Transvaal riskeren volgens sommigen ingesloten te worden door hoogbouw van de Morspoortlocatie/Spoorzone, de Trafolocatie, Heerema en de beoogde nieuwbouw aan de Vondellaan., terwijl ze al tegen de hoge spoordijk aankijken.	Zon komt op in het oosten en draait door het zuiden naar het westen. Dat betekent in de praktijk dat Transvaal niet veel last van schaduw zal hebben. Schaduw studies maken onderdeel uit van de bestemmingsplan procedures en zullen voor iedereen toegankelijk zijn. Wellicht is het mogelijk om tijdens de uitwerking van de plannen in een vroeger stadium al een schaduw onderzoek met de buurt te delen. Ingesloten raken is een relatief begrip. En de belevenis zal per persoon verschillen. Juist met de introductie van het groene plein is er voldoende open ruimte in de buurt gemaakt om de hoogte accenten passend te laten zijn.	
4.6. Respect voor historische binnenstad uit zich als eerste in het bewaren en in functie houden van monumenten. Dus: geen projecten die de molenbiotoop aantasten.	Zie antwoord 2.11	



Leiden

4.7. Parkeren en auto's zijn in de visie op dit deelgebied nog onderbelicht. Uitspraak over Morspoortgarage onvoldoende duidelijk. Die garage is enorm belangrijk voor ontwikkeling gebied en autoluwe binnenstad, mogelijkheid om planning mee te nemen in gebiedsvisie?	Al met al stelt de gebiedsvisie een behoorlijke reductie van huidige parkeerplaatsen voor en is beleid gericht op het verminderen van autogebruik. Niettemin is het duidelijk dat zowel voor de huidige vergunninghouders als voor bezoekers van de stad ook in de toekomst voorzien zal moeten worden in een parkeerbehoefte. Om grip te krijgen op het parkeervraagstuk van de toekomst is een verdergaand onderzoek nodig waar in een ruim gebied naar het parkeer vraagstuk zal worden gekeken. Dit onderzoek zal plaats vinden voordat de Morspoortgarage of het parkeren binnen het Morssingelblok verdwijnt. Vooruitlopend op de uitkomst van dit te verrichten onderzoek, is in de visie al een reservering voor een ruime ondergrondse parkeergarage onder de toekomstige bebouwing op het Morspoortterrein opgenomen. De omvang parkeerbehoefte in het stationsgebied wordt (samengevat) gevormd door A: de nu aanwezige parkeerbehoefte, B: de parkeerbehoefte als gevolg van de toevoeging van programma en C: de parkeerbehoefte die vanuit de omgeving/binnenstad in het stationsgebied gefaciliteerd dient te worden. Voor kantoren staat de parkeernorm niet op 'nul' en ook de beoogde woningbouw op het Morspoortterrein kent niet de norm 'nul'. Dit vraagt nader onderzoek. Ook ten aanzien van de fysieke inpassing en exploitatievorm. Daarvoor vindt op een later moment besluitvorming door college en raad plaats.	
--	---	--

c. Connexion locatie

Opmerking / advies / vraag	Reactie gemeente	Verwijzing gebiedsvisie (hfst. / blz.)
4.8. Zo'n strategische locatie voor een busremise vind je niet snel terug. Maak hier geen plannen zolang er geen toekomstbestendig en beter	De Gemeente heeft de belangrijke locatie gekocht om grip te houden op de huidige en toekomstige invulling. We gaan pas tot herontwikkeling over	H6.4 en 9



Leiden

	alternatief is voor een busremise. Analyse van waarom busremise hier moet wijken is niet goed terug te vinden.	als er voor de functie van de busremise een goede vervanging is. Omdat we wel voorbereid willen zijn en integrale keuze smaken is de ontwikkeling van de Connexxionlocatie opgenomen in de visie. Als onderdeel van de MIRT-verkenning worden mogelijke alternatieve oplossingen onderzocht (zie antwoord 1.2 voor extra uitleg MIRT).	
4.9.	Hier zou ook een fietsenstalling kunnen komen in combinatie met extra opgang naar spoor. Aantrekkelijk voor fietsers die van Oegstgeest of de Merenwijk komen, om zonder stoplichten bij het station te kunnen fietsparkeren.	Mogelijke extra opgangen naar het spoor zijn onderdeel van de MIRT-verkenning. De potentiële locaties zijn daarvoor de Rijnsburgertunnel en de Joop-Walenkamptunnel. Fietsenstallingen worden ook meegenomen in de MIRT-verkenning, maar zijn momenteel op andere plekken dichtbij het trein- en busstation bedacht.	H6.4 en 9
4.10.	Zorgen over hoogte bebouwing tegen het Swammerdampad en daardoor waardedaling en daling woongenot omwonenden. Geen grote hoogteaccenten realiseren, daar waar afstand tussen nieuwbouw en bestaande huizen het klein is. Onderzoek lagere accenten. Wellicht kunnen de hoogte-accenten nog geoptimaliseerd worden in relatie tot de zon in de achtertuinen.	In de gebiedsvisie is aansluiting gezocht met de input uit de Meedenkfase: Houd rekening met zichtlijnen en bezonning en sluit aan bij het karakter van het Houtkwartier. Daarbij is het ook van belang aan te geven dat de visie geen eindplan is. De inpassing van de nieuwe plannen voor de Connexxionlocatie, aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad vraagt om grote precisie. Woongenot, uitzicht vanuit de bestaande woningen en de bezonning van bestaande tuinen zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. Bij de uitwerking zullen belanghebbenden nadrukkelijk worden betrokken. In de gebiedsvisie is het belang van een zorgvuldige aansluiting op de bestaande bebouwing langs Swammerdampad specifiek benoemd in hoofdstuk 8.3.	H8.3
4.11.	Onderzoeken open doorgang naar Boerhaavelaan. Is dit niet een uitgelezen plek voor groenvoorziening? Vanuit de Boerhaavelaan zal dit een gemakkelijk te bereiken parkje zijn, de bewoners van de nieuwbouw hebben dan een	Het is de bedoeling om een open doorgang naar de Boerhaavelaan te realiseren. De uitwerking van deze aansluiting vraagt grote precisie waarbij belanghebbenden nadrukkelijk worden betrokken bij de uitwerking. Zie ook het antwoord bij 4.10.	H8.3



Leiden

	natuurlijke doorgang/aansluiting bij de woonwijk.		
4.12.	Graag lijn van grens tussen achtertuinen en Connexion-terrein "recht trekken" tussen Boerhaavelaan 49 en 39. Huidige knik is wegens oude sloot. Achtertuin van 43 en 45 wordt zo even groot als andere.	In het kader van de gebiedsvisie worden er geen eigendomsgrenzen aangepast. Pas bij de uitwerking van de definitieve plannen wordt hierin een afweging gemaakt	H8.3
4.13.	Bij de realisatie van meerlaagse woningbouw aan de kant van het spoor moet speciaal aandacht worden besteed aan de geluidsoverlast en slechte lucht door afremmende treinen met slijtende, blokkerende wielen op het spoor. Dit geldt in het bijzonder voor de woonlaag, die op dezelfde hoogte ligt als het spoor.	Dat zal zeker worden betrokken bij de uitwerking van de plannen.	H8.3
4.14.	Waarom is de ontwikkeling van de huidige busremise tot woonwijk niet behandeld in de video?	In de film 'deelgebieden' komt de Connexion locatie aan de orde vanaf 2 minuten en 14 seconden. Het filmpje is te zien via YouTube .	H8.3

d. Trafolocatie

Opmerking / advies	Reactie gemeente	Verwijzing gebiedsvisie (hfst. / blz.)
4.15. Nog beetje onduidelijk wat hier de bedoeling is. Prima plek voor hoogbouw, maar zou hier ook niet ruimte moeten blijven voor uitbreiding van het OV.	De Trafolocatie is een ontwikkellocatie, maar door de mogelijke verbreding van de Joop Walenkamp tunnel hangt de ontwikkeling vooralsnog nauw samen met de MIRT-verkenning (zie antwoord 1.2 voor extra uitleg MIRT). De verdere uitwerking van de locatie volgt later. Verbreding van het spoor is op de (midden)lange termijn niet aan de orde. Dus daarvoor hoeft hier geen ruimte te worden gereserveerd.	H8.5
4.16. Waarom is dit deel dat eerst verwaarloosd was, toen een plantenasiel werd nu weer bebouwd?	De locatie is enige jaren gebruikt door de Vrienden van het Singelpark. Als kweektuin voor planten en bomen om elders in de stad te kunnen planten. Momenteel is het terrein in gebruik genomen door PLNT. PLNT heeft er een aantal circulaire paviljoentjes voor algemeen gebruik gerealiseerd om zo	H8.5



Leiden

	de tussentijd tot ontwikkeling positief te gebruiken. Zo experimenteren we met en leren we over de circulaire economie.	
--	---	--

5. OVERIG

Opmerking / advies / vraag	Reactie gemeente	Verwijzing gebiedsvisie (hfst. / blz.)
5.1. Het is denk ik wel fijn om alvast na te denken over veiligheid . De uitnodiging te zijn voor stad en bewoners, maar niet per se voor drugs en overlast. Veel schoonmaak en politie of buurtwerkers.	Openbare orde en veiligheid is een onderwerp wat voor de gehele stad een belangrijk onderwerp is en waar dagelijks, door alle partijen die hierbij betrokken zijn, nadrukkelijk aandacht aan wordt besteed.	H3
5.2. In participatie rond dit traject zijn veel gebreken in aanpak en uitgangspunten aangedragen. Deze zijn volgens sommige mensen veelal geparkeerd met 'nemen we mee' en 'dit is maar een concept'. Afgezien van inhoudelijke reacties is de termijn van reageren buitengewoon kort geweest en door de digitale vormen zijn er mogelijk minder mensen / te weinig mensen bereikt.	We zijn bewust zeer vroeg gestart met de participatie. De basis van de nieuwe gebiedsvisie is gelegd met de stad: eerst het opstellen van de agenda (waar gaat de visie over?) en vervolgens de identiteit (wat voor gebied willen we dat het wordt?). Vervolgens is pas gewerkt aan de visie zelf. Bij een vroege start met participeren is het onvermijdelijk soms naar de toekomst te moeten verwijzen. In de participatie verslagen aan het einde van de Meedenk en Reflectiefase is steeds consequent op alle inhoudelijke punten ingegaan. In onze beleving zijn de reactietermijnen voldoende geweest. Ook hebben we nooit een reactie buitengesloten als deze na de gecommuniceerde deadline is binnengekomen en is feitelijk sprake van continue gesprekken en feedback. De digitale vormen hebben in positieve zin en in grote mate bijgedragen aan het bereik van de participatie. Zie de samenvatting van de participatie voor de cijfers: ruim 2500 views op filmpjes, meer dan 1000 deelnemers aan enquêtes, veel bezoekers bij de wandeling in de zomer. En steeds is iedereen uitgenodigd geweest. Desgewenst, naast alles dat 'en groupe' georganiseerd is, ook te reageren in inloopsprekken, speeddates, via telefoon of email.	H2



Leiden

5.3.	Bij een aantal mensen is het beeld ontstaan dat de gemeente de trekker was van het participatieproces en vanwege eigenbelang de input van sommige participanten niet heeft meegenomen of bewust heeft vervormd. Iemand oppert om nu nog een onafhankelijke procesbegeleider te verbinden aan het participatieproces om zorgvuldige, evenwichtige en transparante afweging te garanderen.	De gemeente heeft het participatieproces aangestuurd, zoals ze ook de andere adviseurs heeft aangestuurd. Opdrachtnemer van de participatie is Bureau Kickstad. Zij heeft naar eer en geweten de participatie opgezet en samengevat en als 'advies van de stad' meegegeven aan gemeente en ontwerpteam. Transparantie was hierbij het uitgangspunt, door steeds zowel de ruwe data / verslagen als de samenvatting ervan te delen op doemee.leiden.nl . Vervolgens is aangegeven door de gemeente wat er gedaan is met de input. Op die manier zijn de rollen helder verdeeld. Uiteindelijk is het aan de raad om een afweging te maken, gebaseerd op de gepresenteerde informatie, die zo evenwichtig en transparant mogelijk aan haar gepresenteerd is.	H2
5.4.	Eén locatie is totaal niet bij de plannen betrokken: het grasveld voor het LUMC . Dit is nu loze ruimte, afgesloten van de omgeving, en draagt ook weinig bij aan de natuur. Dit moet beter benut worden.	Het grasveld voor het LUMC is eigendom van het LUMC. In het kader van de doorontwikkeling van het openbaar vervoersknooppunt en de aansluiting op en de verbinding met het LBSP vindt afstemming met het LUMC plaats.	H3.1
5.5.	Gevolgen corona . Komt weinig over terug in visie terwijl is belangrijk onderwerp. We werken meer thuis en willen wonen op andere plekken.	De gevolgen van corona zijn nog niet helemaal in te schatten. De verwachting is dat mensen meer thuis willen werken. Maar dat kantoren vlak bij OV-Knooppunten en op centrale plekken zoals in het Leids stationsgebied gevraagd blijven. Dit beeld wordt steeds meer bevestigd. De vraag naar kantoren in het stationsgebied komt ook concreet weer bij de gemeente terecht.	H6.3
5.6.	Het is onbegrijpelijk dat de inbreng van de Kennistafels (vragen/discussies die daar zijn gevoerd) klaarblijkelijk niet -of althans onvoldoende- zijn inbegrepen in deze concept Gebiedsvisie.	De Kennistafel is tijdens het participatieproces als overlegtafel toegevoegd om onderliggende feiten en cijfers met elkaar te bespreken. Tijdens de 14 bijeenkomsten van de Kennistafel is heel veel informatie gedeeld. De reactie op de gedeelde feiten en cijfers van de deelnemers was zeer waardevol. Deze opmerkingen zijn steeds in de ontwikkeling van (deel)producten, (deel)adviezen etc. direct verwerkt. Op die manier zijn ze ook verwerkt in de gebiedsvisie.	
5.7.	Kunst . Er zijn duidelijke afspraken met de gemeente Leiden gemaakt over plaatsing van Vierkant in	Het kunstwerk Vierkant in Vierkant is benoemd in de gebiedsvisie in H6.1 beschreven: Op de kop van de Morsingel, tegenover het Museum van Volkenkunde,	H6.1



Leiden

	vierkant in het gebied. Is nergens te vinden en het is toch geen werk om over het hoofd te zien.	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'.	
5.8.	Graag een uitleg van gebruikte afkortingen : CID, KZD, MIRT-traject.	CID = Central Innovation District (Den Haag) KZD = Kansen Zorgen Dromen (zie Doemee.leiden.nl Meedenkfase) MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	
5.9.	Meer ruimte en aandacht voor sportvoorzieningen in het stationsgebied	Openbare ruimte biedt plek aan beweging, gezondheid en vitaliteit. Voor sportvelden in openbare ruimte op maaiveld is stationsgebied niet de aangewezen plek. Wel kan gedacht worden aan sport- en speel aanleidingen, zoals bankjes, rekstokken, boomstammen, etc. Dit wordt uitgewerkt in inrichtingsplannen. De inrichting van openbare dakparken biedt hier ook mogelijkheden voor.	H6
5.10.	Wind. Er komen vrij veel nieuwe, hoge gebouwen, het kan nu al vrij stevig waaien rond om de tunnels. Is eraan gedacht dat op een slimme manier te verzachten?	De typologie sokkel en bovenbouw heeft een gunstig effect op het windklimaat op straat. Eventuele valwinden belanden namelijk niet op straat maar eindigen op de daken van de sokkels (de onderbouw met de brede basis). Schaduwonderzoek en windonderzoek zijn ook vaste onderdelen bij de bestemmingsplan procedures en zullen dus weer terugkomen bij de uitwerking van de plannen op kavelniveau.	H9
5.11.	Relatie Schipholweg. De relatie tussen het stationsgebied en de Schipholweg, die in elkaars verlengde liggen en visueel bij elkaar horen beter omschrijven. Ze kunnen elkaar 'door het als een eenheid te zien' aanzienlijk versterken. De visie pakt dit niet op. Het blijven twee onafhankelijke gebieden.	De koppeling van Schipholweg en Stationsgebied is een interessante gedachte die vooral in de uitwerking van beide gebieden vorm kan krijgen. De gebiedsvisies voor het Stationsgebied en die voor de Schipholweg sluiten dit niet uit. De gebiedsvisie voor de Schipholweg zoekt nadrukkelijk ook de aansluiting op het stationsgebied.	H9
5.12.	De gebiedsvisie zou een levende gebiedsvisie moeten zijn, die in de loop der tijd wordt aangevuld en verbeterd. In de komende jaren worden diverse aspecten uitgewerkt,	Het is duidelijk dat een gebiedsvisie vooruitloopt op de realisatie van wat de visie beschrijft. En juist daardoor is een visie een waardevol instrument. Omdat het een punt op de horizon zet. Het maakt voor eenieder duidelijk welke visie er ligt voor het gebied, en wat de beoogde ambities en	H9



Leiden

	waardoor wellicht nieuwe inzichten ontstaan. Dit moet op een gecontroleerde manier kunnen leiden tot wijzigingen in de gebiedsvisie.	doelen zijn. Ook voorziet de gebiedsvisie in kaders, een duidelijke basis, duidelijke richtlijnen voor de uitwerking van de visie. En inderdaad de uitkomsten zijn soms nog ongewis. Maar zonder het in de visie omschreven doel, is het in zijn geheel niet mogelijk om aan de toekomst te werken, om te rekenen en te tekenen, om vorm te geven aan de toekomst. Betekent dit dat alles wat in de visie staat gerealiseerd zal worden? Nee, dat betekent het niet. In sommige gevallen beschrijft de visie verschillende alternatieven, varianten, opties. Soms beschrijft de visie uitzoekwerk, een onderzoeksopgave. Soms zal in de loop der jaren blijken dat een onderdeel niet haalbaar bleek en soms zullen zich nieuwe vragen aandienen die om een oplossing vragen. Met de visie als onderlegger zal er komende jaren ontworpen kunnen worden, zijn de voorwaarden gecreëerd om tot beslissingen te komen, kunnen plannen hun uitwerking krijgen. Ontwerp voor gebouwen, Ontwerp voor openbare ruimte en het groen, ontwerp en rekenwerk aan verkeer. De visie is geen geïsoleerd, autonoom instrument, maar onderdeel van een groter geheel, passend in de omgevingsvisie 2040 en afgestemd op omliggende ontwikkelingen. De uitwerking van visie is dynamisch, flexibiliteit in combinatie met standvastigheid en consequent handelen is vereist, met als het finale doel om in de realisatie zo dicht mogelijk bij de beloftes in de gebiedsvisie te eindigen.	
5.13.	In hoeverre houdt Molen de Valk de wieken in de wind, door al die nieuwe plannen?	In overleg met de provincie en de eigenaren van de molens worden afspraken gemaakt op welke wijze de waarden van de molenbiotopen worden geborgd.	H5.4
5.14.	Tot hoever reikt 'het stationsgebied' precies? Want Lead zou o.a. een fietsknooppunt en OV-knooppunt zijn.	De grenzen van het stationsgebied zijn te vinden in de gebiedsvisie. Maar hieronder is voor de volledigheid ook de kaart toegevoegd.	Blz. 14-15



Leiden



Knooppunt Leiden Centraal is hét regionale openbaar vervoersknooppunt dat midden in het stationsgebied ligt. Maar er zijn in Leiden en in de regio ook andere fiets- en OV-knooppunten. Een knooppunt is simpelweg een plek waar verschillende wegen of verschillende vervoersmiddelen samenkomen en waar je makkelijk kan overstappen of van route kan veranderen. Het ene knooppunt is daarbij natuurlijk wel groter of belangrijker dan de andere.

Bijlage 3



Onderwerp Geanonimiseerde reflecties via mail & brief + reactie gemeente

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden



Gemeente Leiden
Bezoekadres Stationsplein 107
2312 AJ LEIDEN
Postadres Postbus 9100
2300 PC LEIDEN
E-mail j.deurman@leiden.nl
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 19 april 2021
Ons kenmerk Z/15/248216/3653350
Onderwerp Reactie concept gebiedsvisie

Contactpersoon J. Deurman
Doorkiesnummer 14071

Z1F7DECECB3

Geachte heren 

Dank voor uw uitgebreide reactie op de concept gebiedsvisie. De punten die u in uw brief benoemd zijn opgenomen in het Participatieverslag (zie Doemee.leiden.nl) waarin onder meer het totale overzicht is opgenomen van onderwerpen waar reactie op gekomen is. In dat document wordt per onderwerp aangegeven wat met de input is gedaan en/of wat de beantwoording van een vraag is. In het participatieverslag is ook, geanonimiseerd, de brief van de  en ons antwoord opgenomen. In deze brief treft u specifiek het antwoord aan op uw ingebrachte punten. Deze zijn *cursief* opgenomen in deze brief.

Het bestuur van de  heeft met belangstelling kennisgenomen van de concept Gebiedsvisie Stationsgebied, versie februari 2021 (GSG).

Zoals wij bij eerdere gelegenheden hebben betoogd hebben wij in beginsel geen bezwaren tegen hoogbouw in de stad; wel zijn wij zeer terughoudend als het gaat om hoogbouw op locaties dicht bij de tot Beschermd Stadsgezicht aangewezen historische binnenstad. Hoogbouw vlak bij de binnenstad kan daarop visuele effecten hebben die de harmonie van het stadsbeeld en de beleving daarvan zodanig kunnen verstoren, dat bij planvorming aan die verstorende effecten uitdrukkelijk aandacht moet worden besteed.

Bouwhoogten en Beschermd Stadsgezicht

In de Hoogbouwvisie 2007 wordt ter bescherming van de cultuurhistorische waarden van de binnenstad, uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 60 meter als er in de nabijheid van de binnenstad gebouwd gaat worden. Inmiddels zijn er hoogbouwplannen in voorbereiding en in procedure die deze maat verre overschrijden, zoals LEAD en de ophogingen tot 90 meter in het gebied rond de Schipholweg.

In de GSG wordt bebouwing voorgesteld tot maximaal 70 meter direct langs het spoor, maar wordt ook uitdrukkelijk de mogelijkheid van een verdere ophoging tot 90 meter opengelaten. Ook bij deze bouwplannen wordt de norm van de Hoogbouwvisie 2007 weer aanmerkelijk overschreden. Was in de Hoogbouwvisie een maximumhoogte van 60 meter kennelijk de uiterste grens waarbinnen de bescherming van het beschermd stadgezicht voldoende kon worden gewaarborgd, nu wordt daar bij bouwinitiatieven stelselmatig van afgeweken zonder een voorafgaande brede, principiële discussie en kaderstelling.

Vanuit stedelijk oogpunt is het stationsgebied – mede gezien de centrale ligging en de uitstekende bereikbaarheid - de belangrijkste verdichtingslocatie van de stad. Dat uit zich ook

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 2 / 5

in de hoogte: Hier vinden we de grootste concentratie hoogbouw. De hoogte van de bovenbouw varieert van 70 meter hoog, aan het spoor en aan het Schuttersveld, tot 30 meter aan de binnenstadzijde. De overgang van nieuwe bebouwing naar de bestaande lagere bebouwing langs de Singel en in de binnenstad vindt zo geleidelijk plaats.

De Leidse Hoogbouwvisie van april 2007 laat in het stationsgebied een hoogte toe van 60 meter, met een mogelijkheid om hiervan af te wijken tot een hoogte van 70 meter, mits goed onderbouwd. De onderbouwing moet aantonen dat de grotere hoogte niet leidt tot "schermen en wanden van hoogbouw". Dit principe, geen schermen en wanden van hoogbouw wordt bewaakt in de uitwerking.

De historische binnenstad is beschermd stadsgezicht. Doel van de status is, citaat van de website van Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 'om de karakteristieke, ruimtelijke kwaliteit van een plek ook in de toekomst te handhaven. Dit wil niet zeggen dat het gebied in de tijd wordt bevroren; nieuwe ontwikkelingen blijven mogelijk. Bij ruimtelijke ingrepen moet wel zorgvuldig worden gekeken naar de bestaande kwaliteit en worden nieuwe ontwikkelingen daarop afgestemd.' En ook terug te vinden op deze website: 'De bescherming van een stads- en dorpsgezicht krijgt een plek in het bestemmingsplan van een gemeente. De directe omgeving van beschermde gezichten kan ook onderdeel zijn van het bijzondere karakter van het gebied, denk aan zichtlijnen of de beleving van een historisch stadssilhouet.'

Gemeente Leiden houdt in de huidige bestemmingsplan procedures rekening met de cultuur historische waarden van de binnenstad. Een en ander is vastgelegd in de Hoogbouwvisie uit 2007 en ook de omgevingsvisie 2040 (op het moment van dit schrijven vrijgegeven voor inspraak) spreekt zich uit over op welke wijze te voldoen aan een hoogbouwkwaleitsstoets. Als bijlages bij de bestemmingsplannen voor Lorentz, Octagon en De Geus zijn Hoogte Effectenrapportages terug te vinden. Deze bijlages zijn toegankelijk via de website ruimtelijke plannen punt nl.

Wij vinden dit een zorgwekkende ontwikkeling. Bedoelde brede discussie zou plaats moeten vinden bij de aangekondigde herziening van de Hoogbouwvisie 2007 en pas daarna doorwerking moeten krijgen in bestemmingsplannen en bouwinitiatieven. Wij zijn derhalve van mening dat de besluitvorming over de GSG moet worden opgeschort tot het moment dat de raad een nieuwe Hoogbouwvisie heeft vastgesteld.

Zoals voortgaand beschreven blijft de gebiedsvisie Stationsgebied binnen gemeentelijk en landelijk beleid. De hoogbouwvisie uit 2007 is in geactualiseerde vorm opgenomen in de omgevingsvisie 2040. De brede discussie vindt plaats in het kader van de vaststelling van deze omgevingsvisie.

Mocht in het hoogbouwbeleid het maximum van 70m voor het stationsgebied worden verruimd, dan is gezien de nabijheid van de historische binnenstad de locatiekeuze voor een dergelijke bovenbouw precair. De bovenbouw moet uit de belangrijkste zichtlijnen blijven vanuit de binnenstad (Rapenburg, Oude Rijn, Oude Vest), dit is eigenlijk alleen mogelijk op de Trafolocatie.

Voorts zij hier het volgende aangetekend. In de GSG worden twee zichtlijnonderzoeken als bedoeld in de Hoogbouwvisie 2007 gepresenteerd. In de eerste plaats een onderzoek naar het effect van de plaatsing van gebouwen en (extra) ophogingen in onderling verband; blijkbaar om vanuit drie standpunten in de binnenstad te kunnen beoordelen of er geen visuele "muurwerking" ontstaat (pg. 58 GSG). Dat is volgens het onderzoek niet het geval. Dit lijkt ons een te snelle conclusie. Een doorkijk houdt in dat je tussen twee gebouwen door kijkt. Er zijn bijna altijd wel standpunten te vinden waarbij je (nog net) tussen gebouwen door kunt kijken, maar waarbij je vanuit meerdere standpunten toch een "muurbeleving" kunt of zult hebben. Zijn daar geen dynamische simulaties voor beschikbaar? Want anders kan het in werkelijkheid wel eens leiden tot een Hoog Sammy, kijk omhoog Sammybeleving: daarboven is de blauwe lucht.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 3 / 5

De illustratie op blz. 56 en 57 agendeert nogmaals dat grotere hoogte niet leidt tot "schermen en wanden van hoogbouw". Dit principe wordt bewaakt in de uitwerking.

Het tweede onderzoek laat zien wat op een tiental locaties in de binnenstad zichtbaar wordt van de geplande hoogbouw. Maar dit geeft nog geen beeld van de beléving van de hoogbouw vanaf het binnenstedelijk maaiveld, laat staan dat het tot een afgewogen oordeel kan leiden over de aanvaardbaarheid van de hoogbouw in het licht van de bescherming van de cultuurhistorische waarden van de binnenstad. Ook hier geldt, net als bij LEAD, dat door een onvolledig zichtlijnenonderzoek het gevaar bestaat dat er uiteindelijk ook onvoldoende rekening zal worden gehouden met de belangen van het kwetsbare historisch erfgoed. Opnieuw missen wij hier een aangepaste Hoogbouwvisie als kader. We kunnen - mede met het oog op de beoogde ontwikkelingen in het Vondelkwartier- een herhaling van zichtlijnmislukkingen als het Heeremagebouw nu nog voorkomen!

Overigens merken wij in dit kader op, dat evenmin aandacht wordt besteed aan de hoogbouweffecten in het gebied Zeezijde en de wijken langs de Rijsburgerweg. Ook voor deze gebieden geldt dat zij door het Stationsgebied worden verbonden met de binnenstad. Wij pleiten dan ook voor een integrale visie op de samenhang tussen Zeezijde / Rijsburgerweg en Stationsgebied / binnenstad.

Deze afbeelding toont een 'optelsom' van zichtbaarheid vanaf de belangrijkste zichtlijnen vanuit de binnenstad. De afbeelding illustreert niet de bouwhoogtes voor de bovenbouw zoals die voor de bebouwing in het stationsgebied zijn vastgelegd. Voor het stationsgebied geldt namelijk een 'getrapte' bouwvelop met 3 zones met een hoogtebeperking van respectievelijk 30, 50 en 70 meter langs het spoor en aan het Schuttersveld.

De afbeelding op bladzijde 58 en 59 toont 'als dan scenario's'. Dus: 'als een toren zo hoog is dan is de zichtbaarheid zo groot'. Waarbij de kleurstelling de mate van zichtbaarheid laat zien. Niet bezien vanuit een enkel zichtlijn, maar als een optelsom van in totaal 10 onderzochte zichtlijnen samen, zoals die zijn ingetekend op het kaartje op blz. 59. Groen betekent het bouwoppervlak is nauwelijks tot niet zichtbaar paars betekent het bouwoppervlak is enorm goed zichtbaar. Dit laatste geldt bijna voor alle bouwhoogtes boven de 70m. Bouwhoogtes tot aan 70m zullen vanaf vele plekken in de historische binnenstad niet zichtbaar zijn, in op verschillende plaatsen net boven de bestaande daklijn tevoorschijn komen en op enkele plaatsen vanuit de binnenstad goed zichtbaar worden. Vanuit grote open ruimtes of lineaire ruimtes (gracht, singel) die 'in de richting' van het stationsgebied liggen zal de zichtbaarheid sterker zijn. Vanaf het overgrote deel van de Leidse historische binnenstad zijn hogere gebouwen in het stationsgebied niet te zien. Vaak is een kleine verschuiving in standpunt voldoende om de zichtbaarheid sterk te wijzigen. Hogere gebouwen verdwijnen dan achter bomen of andere gebouwen, of komen juist weer tevoorschijn.

Het zwaartepunt in de gebiedsvisie als het gaat over het toevoegen van bouwvolume ligt aan de binnenstad zijde. De nadruk ligt dus ook nadrukkelijk op het aansluiten op de binnenstad, tot aan het spoor. Vanuit die gedachte is de opbouw in hoogte opgezet. Aansluitend op deze bebouwing ligt een spoorbundel van 80m breed. Ten opzichte van de 70m bebouwing ligt de dichtstbijzijnde bebouwing aan de Rijsburgerweg op ruim 200m.

De historische binnenstad is beschermd stadsgezicht. En hoewel geen kwaad woord over de bijzondere kwaliteit van de Rijsburgerweg, geldt dit niet voor de Rijsburgerweg.

Vanuit deze bijzondere status van de historische binnenstad gaat in zichtlijnen studies de meeste aandacht uit naar zicht vanuit de binnenstad op het stationsgebied. Wat niet wil zeggen dat de gene zijde van het spoor wordt genegeerd. In Hoogte Effectenrapportages als bijlages bij de bestemmingsplannen voor Lorentz, Octagon en De Geus is ook het zicht vanuit de Rijsburgerweg meegenomen.

Niettemin wordt uw opmerking ter harte genomen en zal in de finale versie van de hoogbouwvisie een analyse op zichtbaarheid van de bovenbouwen vanuit westelijke richting zijn opgenomen.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 4 / 5

Molenbiotopen De Put en De Valk

Op pg. 37 GSG wordt over de molenbiotopen alleen opgemerkt dat er, in overleg met de provincie, met de eigenaars/molenaars afspraken zullen worden gemaakt over de manier waarop de (cultuurhistorische) waarden van molen De Put en molen De Valk kunnen worden gewaarborgd. Het is duidelijk dat de voorgestelde hoogbouw grote invloed zal hebben op de windvang van beide molens. Het verbaast ons dan ook, dat niet inzichtelijk wordt gemaakt wat die invloed betekent voor de mate waarin de vrije ruimte om de molens zal worden beperkt en hoe tegen een veranderende achtergrond het zicht op de molens zal worden beleefd. Beide molens gaat het immers toch al niet voor de wind. De biotoop-waarderingen voor de molens zijn “slecht” voor De Put en “matig” voor De Valk (bron: molensinleiden.nl). Molenbiotopen dienen ter bescherming van kwetsbaar erfgoed en zijn wettelijk verankerd. Over beide molenbiotopen moet dan ook meer duidelijkheid komen voordat besluitvorming over het ruimtelijk plan plaatsvindt.

Op dit moment zijn er voor de visie twee molenbiotopen relevant: van molen De Valk en molen De Put. Deze molens vallen beiden net buiten het projectgebied van de gebiedsvisie maar de molenbiotopen vallen er binnen.

Voor beide molens geldt op dit moment het provinciale molenbeleid: de 1 op 30 regel. Afwijken hiervan kan uitsluitend via een ontheffing die door de provincie verleend moet worden. Voor molen De Valk is zo'n ontheffing afgegeven voor het plan uit 2012. Voor De Put is (nog) geen ontheffing verleend.

De provincie is op dit moment bezig met een wijziging van de regelgeving voor molenbiotopen. Deze wijziging zal naar verwachting medio april/mei 2021 ter visie gaan en na de zomer van 2021 door provinciale staten worden vastgesteld, waarna het in werking treedt. De wijziging houdt kortgezegd in dat De Valk en De Put een zogenaamde 'bijzondere molenbiotoop' worden. Voor zo'n 'bijzondere molenbiotoop' geldt dat er afgeweken kan worden van de 1 op 30 regel vanwege het zwaarwegende maatschappelijke belang van de knooppuntontwikkeling rond Leiden Centraal. Als voorwaarde voor het afwijken stelt de provincie een 'molenpaspoort' op. In zo'n molenpaspoort brengt de provincie naast windvang en zicht ook de landschappelijke setting/context, de technische staat en de maatschappelijk functie in beeld van de molen en de bijbehorende molenbiotoop. Het is aan de gemeenten om hier rekening mee te houden tijdens de uitwerking van de beoogde plannen en te komen met een ruimtelijke ontwerp of andere concrete maatregelen waarmee de waarden van de molenbiotoop per saldo zoveel mogelijk geborgd worden.

Sokkels en plinten

Het plangebied vormt de overgang tussen het Bio Science Park en de binnenstad. De torens van de hoogbouw worden geplaatst op sokkels. De sokkel moet door zijn maatvoering en door het terugliggen van de toren, op straatniveau het gevoel geven van een intiemer, bij de schaal van de binnenstad aansluitend verblijfsgebied. Wij pleiten er voor om bij de uitvoering van de sokkels en plinten uitdrukkelijker bij deze doelstelling aan te sluiten en een mismatch als bij de Lorentz te voorkomen: de daar gebezigde uitvoering van de plint aan de Stationsweg is daarvoor te grof uitgevallen.

De plint van de Lorentz is verfijnd en zeer verscheiden in beleving. Eind van de middag met een lagere zon uit het westen loont het de moeite om de gevel van enige afstand te bekijken. De lichtval geeft de randen van de beton elementen in de gevel een gouden rand waarmee en bijna renaissancistische kleur combinatie ontstaat.

Behouden cultureel erfgoed

Wij zijn verheugd dat twee objecten van cultuurhistorische waarde in de GSG een plaats hebben gekregen. De voormalige Duitse bunker aan de Morsweg zal in het plandeel Morspoortterrein worden opgenomen en een nieuwe functie krijgen (het stukje tekst daarover

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 5 / 5

op pg. 89 GSG is onduidelijk: de bunker was geen kazerne. Wellicht was bedoeld te verwijzen naar de locatie van het voormalig Militair Hospitaal?).

Zoals eerder afgesproken zal het wederopbouw-gevelkunstwerk van J.M. Jansen, dat nu nog deel uitmaakt van de achtergevel van Stationsplein 107, worden teruggeplaatst in een van de gebouwen die zijn gepland op het Morspoortterrein. Ons bezwaar tegen het niet aanwijzen van het oude belastingkantoor als gemeentelijk monument blijft, zoals afgesproken, voorshands gehandhaafd totdat absolute zekerheid over de herplaatsing van het glas-in-beton kunstwerk is verkregen.

Het enige dat daarnaast – tezamen met het gebouw waarin het Ibis-hotel is gevestigd - nog herinnert aan de wederopbouw is de zogenaamde Berlijnse Muur. Hoe men de architectuur van deze woonflat ook waardeert, uit hoofde van de geschiedenis zou men “niet alles uit de wederopbouw moeten laten verdwijnen” (bron: Stedenbouwkundige Visie Stationsgebied 2012, U.4.3., cultuurhistorische analyse). Wij geven dit graag mee ter overdenking.

Dank voor deze suggestie.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jelle Deurman

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden



Gemeente Leiden
Bezoekadres Stationsplein 107
2312 AJ LEIDEN
Postadres Postbus 9100
2300 PC LEIDEN
E-mail j.deurman@leiden.nl
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 19 april 2021
Ons kenmerk Z/15/248216/3653352
Onderwerp Reactie concept gebiedsvisie

Contactpersoon J. Deurman
Doorkiesnummer 14071

Z1F7DEE2DE5

Geachte ,

Dank voor uw uitgebreide reactie op de concept gebiedsvisie. De punten die u in uw brief benoemd zijn opgenomen in het Participatieverslag (zie Doemee.leiden.nl) waarin onder meer het totale overzicht is opgenomen van onderwerpen waar reactie op gekomen is. In dat document wordt per onderwerp aangegeven wat met de input is gedaan en/of wat de beantwoording van een vraag is. In het participatieverslag is ook, geanonimiseerd, uw brief en ons antwoord opgenomen. In deze brief treft u specifiek het antwoord aan op uw ingebrachte punten. Deze zijn *cursief* opgenomen in deze brief.

De voornemens in de concept-visie zijn moeilijk op haalbaarheid te beoordelen omdat de onderbouwingen uit onderzoeken, 0-metingen en scenario's van andere partners ontbreken. Mijns inziens zijn een aantal voorgenomen maatregelen als de auto- en bus-vrije Stationsweg te voorbarig opgenomen als de nieuwe bus-concessie (waarbij de provincie over de regionale buslijnen gaat) nog moet worden opgesteld en de Mirt-conclusies voor een toekomstbestendig Ov-knooppunt nog niet bekend zijn. Ik vrees dat dit t.z.t. een herziening van de plannen betekent en/of hogere kosten met zich meebrengen.

Het gaat vooral om gebrek aan integraliteit bij de afwegingen.

Dit is in de kennistafel een continu geluid geweest, ingebracht door de burgers. Er wordt in de nota autoluwe binnenstad bijvoorbeeld geschermd met het grote aantal ongevallen op de stationsweg. Onderbouwing ontbreekt maar het is wel een van de argumenten om de bussen daar weg te halen en over andere routes te geleiden. Het aantal ongevallen op die andere routes in de buurt van het station wordt niet in de afweging betrokken alhoewel daar herhaaldelijk om gevraagd is. Het aantal voetgangers en fietsers dat Leiden Centraal aan de Zeezijde verlaat en aankomt is nagenoeg even hoog als aan de stadszijde. Kruisingen van die fietsers en voetgangers met drukke busbanen, Kiss & Ride, en auto's voor de parkeer locatie Level worden niet in de afwegingen betrokken. Waar zijn de huidige (pre corona) ongevalscijfers voor deze routes? Dit geldt evenzeer voor wat betreft de milieueffecten (klimaat) op die routes.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 2 / 5

In de nieuwe versie van de gebiedsvisie wordt meer aandacht geschonken aan de onderbouwing en de integrale afweging die is gemaakt ten aanzien van de routestructuur. De keuze om een wijziging aan te brengen in de routestructuur voor bussen leeft al heel lang in de stad en heeft meerdere redenen dan alleen verkeersveiligheid. Op dit moment mengen grote aantallen fietsers, voetgangers, bussen en laad- en losverkeer op een smal gemengd straatprofiel op een van de drukste stukken binnenstad. Om de verkeersveiligheid te verbeteren maar ook om de groei op te kunnen vangen en om een kwalitatieve entree van de stad te kunnen maken is de keuze gemaakt om bussen op termijn niet meer via deze route te laten rijden. Hierdoor kan het straatprofiel veilig en hoogwaardig worden ingericht en kan de groei van het aantal fietsers en voetgangers worden opgevangen. Belangrijk daarbij is dat de nieuwe bus routes goed kunnen functioneren voor alle vormen van verkeer, dat ze verkeersveilig zijn en dat ook daar, door middel van herinrichting, een verbeterde openbare ruimte kan ontstaan. Ten aanzien van de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat aan de centrumzijde meer conflictsituaties zijn tussen bussen, fietsers, auto's en voetgangers, dat er aan de centrumzijde meer geregistreerde ongevallen plaatsvinden dan op de Bargelaan en dat er aan de centrumzijde grotere aantallen verkeersdeelnemers in de openbare ruimte zich bewegen. Het grote verschil tussen de centrumzijde en de zeezijde zit hem in het feit dat aan de zeezijde een gescheiden verkeersstructuur aanwezig is die verder verbeterd kan worden. Dat is een basaal voordeel ten opzicht van de centrumzijde waar dat niet mogelijk is en bussen, fietsers, voetgangers en bevoorradingsverkeer te allen tijde dezelfde ruimte moeten delen. Zo lang dat concept gehandhaafd blijft sprake van de genoemde nadelen. Die zullen bovendien verder vergroot worden door de groei van het aantal fietsers en voetgangers. Voor de Rijnsburgerweg en met name de Posthof rotonde geldt dat daar, net als aan de centrumzijde van het station, veel ongevallen plaatsvinden. Dit is ook een van de redenen om de verbetering van de Posthof rotonde en de Rijnsburgerweg op te nemen in het project noord-zuid verbinding LBSP. Binnen dit project wordt de hele verkeersstructuur aan de westzijde van het spoor integraal verbeterd op doorstroming en verkeersveiligheid, leefbaarheid door samenhangende ingrepen op de verschillende tracédelen. Intern vindt afstemming plaats tussen het stationsgebied (Bargelaan, Rijnsburgerviaduct, Schuttersveld) en het project Noord-zuid verbinding LBSP (inclusief Posthof rotonde en Rijnsburgerweg) De verschillende onderzoeken die zijn gedaan laten voldoende ruimte en meerdere mogelijkheden zien om dit te realiseren. Voor het niveau van de gebiedsvisie is dat een ruim voldoende basis om op door te werken. Uitwerking is zeker nog nodig om de definitieve oplossingen, keuze in de varianten, de inrichting en planning te bepalen. R-net 400 maakt onderdeel uit van de Centrumroute en het HOV netwerk Zuid-Holland-Noord. Hierover zijn afspraken gemaakt met de Provincie Zuid-Holland. In de gebiedsvisie is extra aandacht besteed aan de onderbouwing en afweging die is gemaakt in de vorm van een aparte bijlage. De MIRT-verkenning gaat over de toekomstige OV knoop en directe omgeving. Daarvoor is in de gebiedsvisie flexibiliteit opgenomen ten aanzien van die ruimte, bijvoorbeeld door het beschrijven van opties voor de busstation-locatie en het taxipalet.

De Rijnsburgerweg is een hoofdfietsroute met, vooral in de spits, erg veel fietsers. In de nota staat dat bij de stoplichten, fietsers en voetgangers prioriteit krijgen op de bussen. Bij de autoluwe binnenstad wordt als argument voor de langere route met vele stoplichten voor HOV 400 beargumenteerd dat de HOV lijn bij alle stoplichten prioriteit krijgt. Deze gaat dadelijk in

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 3 / 5

de brede spits acht keer per uur in beide richtingen rijden. Op dit moment krijgen zelfs alle bussen prioriteit bij het knooppunt Bargelaan/Rijnsburgerweg.

Fietsers en voetgangers krijgen bij de hoofddeling in het gebied zo veel mogelijk prioriteit. Het is daarbij belangrijk dat het aantal punten waar fietsers, voetgangers en bussen elkaar kruisen verminderd. Dat zal niet op alle punten in het gebied kunnen, soms zijn compromissen nodig. In de concept gebiedsvisie staat bij ons weten niet letterlijk dat fietsers bij alle kruispunten en verkeerlichten voorrang hebben op bussen. Mocht dat onduidelijk zijn dan passen we de tekst van de gebiedsvisie aan. Uit de modelberekeningen komt naar voren dat bij het kruispunt Bargelaan / Rijnsburgerweg een gelijkwaardige prioriteit fietser/bussen de beste doorstroming biedt. Voor fietsers (en voetgangers) is het daar mogelijk om twee keer per cyclus groen licht te krijgen wat de doorstroming voor fietsers bevordert. Bij de uitwerking zal dit nader geoptimaliseerd worden.

Het wekt zo de indruk dat om de politieke afspraak van een bus-vrije Stationsweg te kunnen realiseren de onveiligheid wordt verplaatst naar de zeezijde van het station. Waarom niet eerst zorgen voor een goede 0-meting van de ongevallen op de huidige en nieuwe busroutes en de Rijnsburgerweg. En niet alleen de ongevallen als zodanig maar uitgesplitst naar de verschillende deelnemersgroepen. Hoe vaak zijn er met name ongevallen tussen bussen en fietsers of tussen bussen en voetgangers, aan de orde?

In de nieuwe versie van de gebiedsvisie wordt nader ingegaan op verkeersveiligheid aan beide zijden van het station, de ongeval-gegevens en aan de afweging. Er is geen sprake van verplaatsing van onveiligheid. Aan de zeezijde zijn, door de aanwezigheid van gescheiden verkeersstromen betere condities om een goede verkeersveiligheid te organiseren. Overigens is in de afweging voor de routekeuze in relatie tot verkeersveiligheid het uitsplitsen van betrokken verkeersdeelnemers bij ongevallen slechts een deel van het verhaal. Deels omdat de cijfers op een dergelijk ingezoomd detailniveau een beperkt beeld laten zien van de werkelijke oorzaak en aard van een ongeval. En deels omdat de afweging vooral voortkomt uit het creëren van ruimte in het straatprofiel om een andere, verkeerveiligere inrichting mogelijk te maken voor fietsers en voetgangers. Dit vanuit de gedachte dat het blijven combineren van bussen, fietsers, voetgangers en bevoorradingsverkeer in de Stationsweg, Stationsplein en Steenstraat geen toekomst vaste oplossing is.

Een ander aspect van de integraliteit zijn de beperkingen tot het Stationsgebied. De effecten zijn er voor de omliggende gebieden. Ik heb 17/2 in het café daarom ingebracht dat de delen van Transvaal die zichtbaar zijn vanuit het stationsgebied worden aangepakt: de Morspoortlocatie/Spoorzona. Voor de bewoners van de huurwoningen direct daarachter verslechtert de situatie aanmerkelijk. Ze worden dadelijk ingesloten door hoogbouw van de Morspoortlocatie/Spoorzona, de Trafolocatie, Heerema en de beoogde nieuwbouw aan de Vondellaan., terwijl ze al tegen de hoge spoordijk aankijken. De maximale hoogtes moeten in het belang van die bewoners aanzienlijk worden teruggebracht. Kijk over de grenzen!

Het zijn zonnige relaxte plaatjes rond het station terwijl de hoogbouw ook negatieve effecten zal hebben op bezonning en wind. Daarover lees ik niets. Veel ingetkend groen kan naar

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 4 / 5

mijn idee niet worden gerealiseerd omdat de ondergrondse infrastructuur in dat gebied geen volwassen bomen toelaat. Maar ook daarover bestaat geen inzicht bij de burgers.

In de gebiedsvisie is wel degelijk rekening gehouden met de posities van de hoogbouw en de richting waarin schaduw wordt geworpen. Deze onderzoeken zijn niet 1 op 1 opgenomen in de gebiedsvisie, maar liggen wel ten grondslag aan. De typologie sokkel en bovenbouw heeft een gunstig effect op het windklimaat op straat. Eventuele valwinden belanden namelijk niet op straat maar eindigen op de daken van de sokkels (de onderbouw met de brede basis). Schaduwonderzoek en windonderzoek zijn ook vaste onderdelen bij de bestemmingsplan procedures en zullen dus weer terugkomen bij de uitwerking van de plannen op kavelniveau. Dat het ingetekende groen op sommige plekken op gespannen voet staat met de volle ondergrond is een terechte vaststelling. Van belang is om de gebiedsvisie als een visie te zien en niet als een inrichtingsplan. De uitgesproken ambitie kan altijd op verschillende manieren worden uitgewerkt. daar waar geen ruimte is voor beplanting direct in de ondergrond kan de keuze zijn om beplanting op andere wijze in te passen, bijvoorbeeld in bakken met bredere randen. Dit hoort nadrukkelijk bij de uitwerking naar inrichtingsplannen.

Positief aan de plannen is de realisatie van woningen en verbetering van fietsvoorzieningen, maar alleen die fietsvoorzieningen (parkeren) en de oversteken naar de Schipholweg en Dellaertweg zijn positief en reëel. Dat kan niet worden gezegd van de voorgenomen omleidingsroutes voor doorgaande fietsers. Dat is tekentafellogica maar houdt geen rekening met het gedrag van fietsers.

Het principe in de gebiedsvisie betreft het aantrekkelijker maken van fietsroutes over de flanken. Met name aan de zuidzijde kan hier een grote capaciteitssprong gemaakt worden. Deze route wordt nu relatief weinig gebruikt vanwege matige aansluitingen op het overige fietsnetwerk, smalle paden en een niet heel aantrekkelijke omgeving. Fietsers kiezen hun route op basis van verschillende overwegingen (kortste route, zo weinig mogelijk oponthoud, brede en asfaltfietspaden, aantrekkelijke omgeving). De route langs de Plesmanlaan is nu al een van de kortste routes vanuit het centrum maar door andere aspecten niet (nog) niet aantrekkelijke genoeg. In het kader van de Leidse Ring wordt ter hoogte van de Darwinweg een flinke verbetering in onderdoorgangen aangebracht, in de MIRT-verkenning zal een verbreding van de fietstunnels aan de orde zijn en vanuit de herinrichting Stationsgebied en autoluwe binnenstad wordt gewerkt aan betere fietsomstandigheden op de Morssingel en Morsweg.

De norm voor de sociale woningbouw zoals gehanteerd is prachtig maar naar ik heb begrepen nu nog onbetaalbaar. Ook hier zal ben ik bang de sociale woningbouw weer snel worden ingeruild voor vrije sector om deze plannen betaalbaar te kunnen maken. Hoe hard gaan die eisen voor sociale woningbouw worden?

In de gebiedsvisie is het uitgangpunt opgenomen van het nog te realiseren woningbouwprogramma 30% sociale woningbouw wordt. Dit is een harde eis.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 5 / 5

Afgezien van inhoudelijke reacties is de termijn van reageren buitengewoon kort en niet acceptabel. Een toegezegde reactie van Burgemeester en wethouders op bezwaren van de kennistafel over het frustrerende proces voorafgaand aan de gebiedsvisie is nog niet ontvangen. Waarom die korte en benauwde termijnen?

Er is op 21 april een afspraak gepland om met vertegenwoordiging van het college verder te spreken over de bezwaren ten aanzien van het functioneren van de Kennistafel. Voor het participatieproces voor de uitwerking van de gebiedsvisie is uitgebreid de tijd genomen. Vanaf stap 1, de uitwerking van de Gebiedsagenda, begin 2020. Stap 2 de Informatiefase in maart. Stap 3 de meedenkfase en juni/juli en in september. En stap 4, de Reflectiefase, in februari 2021. Door de Reflectiefase ook ruim van te voren aan te kondigen hebben we de gelegenheid geboden vooraf rekening te kunnen houden met het geven van feedback op de concept gebiedsvisie.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jelle Deurman

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden



Gemeente Leiden
Bezoekadres Stationsplein 107
2312 AJ LEIDEN
Postadres Postbus 9100
2300 PC LEIDEN
E-mail j.deurman@leiden.nl
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 19 april 2021
Ons kenmerk Z/15/248216/3653366
Onderwerp Reactie concept gebiedsvisie

Contactpersoon J. Deurman
Doorkiesnummer 14071

Z1F7DF65D4B

Geachte ,

Dank voor uw uitgebreide reactie op de concept gebiedsvisie. De punten die u in uw brief benoemd zijn opgenomen in het Participatieverslag (zie Doemee.leiden.nl) waarin onder meer het totale overzicht is opgenomen van onderwerpen waar reactie op gekomen is. In dat document wordt per onderwerp aangegeven wat met de input is gedaan en/of wat de beantwoording van een vraag is. In het participatieverslag is ook, geanonimiseerd, uw reactie en ons antwoord opgenomen. In deze brief treft u specifiek het antwoord aan op uw ingebrachte punten. Deze zijn *cursief* opgenomen in deze brief.

Als je het woord “visie” op internet opzoekt, vind je verschillende betekenissen. Het kan gaan om “een inspirerend toekomstbeeld”, “een (misschien) bereikbare droom van wat een organisatie wil doen en waar ze wil komen”, of “een weloverwogen mening over een zaak en hoe die zich zou moeten ontwikkelen”.

De *eerste betekenis* lijkt leidend te zijn geweest bij het opstellen van de Gebiedsvisie. Deze lijkt vooral geschreven te zijn om de lezer enthousiast te maken. De tekst heeft soms meer het karakter van een reclamefolder dan van een beleidsdocument. Zo komt het woord “groen” maar liefst 157 keer voor. Het gevolg is wel dat vaak niet duidelijk is, wat beleidskeuzes, wat ambities en wat dromen zijn.

Op zich is er niets tegen als de gemeente een inspirerend toekomstbeeld schetst en de burgers daarin meeneemt. Maar als je vooral wilt inspireren is het verleidelijk problemen terzijde te schuiven en oplossingen op de lange baan te schuiven. Zoals bij de bus routes of bij de bomen op het stationsplein – die daar misschien helemaal niet kunnen komen vanwege alle kabels in de ondergrond.

Het wordt echter een probleem als dit inspirerende beeld in latere jaren als dogma gebruikt gaat worden. Zoals gebeurde met het STEO. Alsof er nu allemaal onwrikbare afspraken liggen, die de raad als heilig beschouwt en waar de burger zich maar bij heeft neer te leggen.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 2 / 4

De consequentie is dat je als burger niet weet wat de status is van de beweringen die in dit document worden gedaan.

Bij de uitwerking van de gebiedsvisie en het daarbij doorlopen uitgebreide participatieproces is het projectteam altijd open en transparant geweest over onderliggend beleid, onderzoeken, feiten & cijfers etc. Ook wat hiervan de status is. Als voorbeeld is daarvan is tijdens de meer dan 10 bijeenkomsten van de Kennistafel. Tijdens de meer dan 10 bijeenkomsten van de Kennistafel is heel veel informatie gedeeld en zijn besproken stukken gedeeld. Deze zijn ook op [Doemee.leiden.nl](https://doemee.leiden.nl) geplaatst. En wanneer daar bij u nog onduidelijkheid over is lichten we die graag toe. In de gebiedsvisie zelf is ook, mede naar aanleiding van de participatie, aangegeven wat de status is van verschillende voorstellen. Zo zijn bij taxipaleet en buskavel verschillende opties opgenomen die binnen het MIRT-traject verder worden bestudeerd. Voor de openbare ruimte zijn kaders opgenomen die bij ontwerp en inrichting leidend zijn, maar nog wel verder moeten worden uitgewerkt.

De tweede betekenis in misschien ook van toepassing. Maar dat de droom misschien niet bereikbaar is, klinkt niet erg door in de Concept Gebiedsvisie. En, wat de gemeente wil doen om deze droom te bereiken blijft, op zijn zachts gezegd, onderbelicht. Dit laatste is vooral problematisch omdat de burger dan niet kan beoordelen of deze droom realistisch is. En ook niet kan afwegen of de doelen de middelen wel rechtvaardigen. Die middelen, immers, kent de burger niet.

In de Concept Gebiedsvisie Stationsgebied vinden we vrijwel geen dilemma's waar afwegingen moeten worden gemaakt. Waar de keuze voor het één ten koste gaat van de keuze voor iets anders. Het lijkt ongeloofwaardig dat die dilemma's er niet zijn.

Het gevolg is dat de burger straks te maken krijgt met consequenties die nu niet zijn te overzien.

De gebiedsvisie stationsgebied Leiden is een integraal document dat de ruimte geeft en kaders stelt om kansen en vraagstukken met betrekking tot duurzame verstedelijking toekomstbestendig op te pakken. Voor de visie zijn alle actuele opgaven en ontwikkelingen van het Leidse stationsgebied in samenhang bekeken en beoordeeld. De visie draagt bij aan de ontwikkeling van Knooppunt Leiden Centraal en de Duurzaamste Kilometer, geeft invulling aan de verstedelijkingsopgave en de groei van de kenniseconomie. In de gebiedsvisie zijn de actuele ambities, beleid en eerdere besluiten ingepast. Door de vaststelling van de visie worden deze zaken geborgd en op een heldere en eenduidige manier vastgelegd voor de toekomstige duurzame ontwikkeling van het Stationsgebied. In de gebiedsvisie is ook rekening gehouden met het MIRT-besluit Knooppunt Leiden Centraal dat is genomen in november 2020. De visie vervangt het stedenbouwkundige plan uit 2012, op basis waarvan de eerste ontwikkelingen in het gebied in gang zijn gezet. Op visie niveau is naar consequenties van de plannen gekeken. Daarvoor verwijzen we u bijvoorbeeld naar het hoofdstuk 5.2 De gebouwen in het stationsgebied. Bij de uitwerking van de verschillende kavels moeten ook weer onderzoeken verricht worden naar de consequenties van bebouwing.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 3 / 4

Daarnaast is bijvoorbeeld op pagina 72 ook aangegeven waar kabels en leidingen mogelijk voor extra inspanning zorgen m.b.t. groen.

Ook de *derde betekenis* lijkt van toepassing. De gemeente wil uiteraard (ook) een weloverwogen mening presenteren over het stationsgebied en hoe dit zich zou moeten ontwikkelen. Deze mening zal ook zeker weloverwogen zijn. De lezer krijgt hier echter weinig van mee. Een weloverwogen mening veronderstelt een analyse waarin feiten en ambities bij elkaar worden gebracht in een integrale samenhang. In een participatieproces waarin burgers serieus worden genomen, moeten zij worden geïnformeerd over deze integrale analyse van feiten en ambities waar de Gebiedsvisie op is gebaseerd. Op dit punt schiet het document ernstig tekort.

Bovendien veronderstelt volwaardige burgerparticipatie dat gestreefd wordt naar overeenstemming over welke de feiten ertoe doen en of die voor handen zijn. Dit had de taak moeten zijn van de zo geheten kennistafel, die heeft haar werk echter opgeschort. Daar zij het commitment van het gemeentebestuur miste en de informatievoorziening vanuit de gemeente niet adequaat vond. Een specifiek pijnpunt vormde bovendien het gebrek aan meetbare duurzaamheidsambities.

Dit betekent dat onvoldoende duidelijk is óf en hoe de gemaakte keuzes door feiten kunnen worden onderbouwd. En dus ook niet hoe de plannen zouden moeten veranderen als de feiten zich anders ontwikkelen dan gedacht.

In de voorbereiding op de uitwerking van de gebiedsvisie is door het projectteam veel onderzoek geactualiseerd en zijn nieuwe documenten uitgewerkt zoals de Gebiedsagenda Stationsgebied, het Handelingsperspectief voor de OV-Knoop, Leiden Verbindt, het Identiteitskompas, de Koersnotitie Mobiliteit, het duurzaamheidsadvies van Over Morgen, de ecologische advisering van Buiting. Ook is het beleid van de gemeente op verschillende onderwerpen in deze periode geactualiseerd. Veel van deze informatie is besproken tijdens de meer dan 10 bijeenkomsten van de Kennistafel. Terug te vinden op het Doemee.leiden.nl-platform en als bijlage bij het raadsvoorstel voor vaststelling van de gebiedsvisie toegevoegd. Specifiek voor de onderbouwing en afwegingen m.b.t. de mobiliteitsstructuur en routes is Mobiliteitsstructuur stationsgebied opgesteld. Verder is in de periode vanaf eind 2019 t/m begin 2021 een uitgebreid participatieproces doorlopen. Zie hiervoor het 'Participatieverslag' (zie Doemee.leiden.nl). Tijdens dit proces door veel belanghebbenden en belangstellenden veel waardevolle informatie verzameld die is gebruikt bij de uitwerking van de gebiedsvisie. De gebiedsvisie 2021 vervangt het stedenbouwkundige plan uit 2012. Juist omdat er nieuwe ontwikkelingen aan de orde zijn die verwerking vragen in een verrijkte/geactualiseerde gebiedsvisie. Wanneer de komende jaren ontwikkelingen aan de orde komen die van invloed zijn op de nu voorliggende visie kan overwogen de gebiedsvisie 2021 te herijken.

Samenvattend kan worden vastgesteld dat het document tekortschiet, als beleidsdocument en als basis voor (verdere) burgerparticipatie.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 4 / 4

In vervolg op bovenstaande antwoorden op uw reacties delen wij uw vaststelling dat het document tekort schiet niet. Op basis van de gebiedsvisie gaan we verder met de uitwerking van de verschillende deelprojecten met stakeholders, marktpartijen, woningcorporaties, mede overheden. Dit betekent dat het participatieproces een vervolg krijgt in het MIRT-traject, de uitwerking van kavelpaspoorten, de uitwerking van inrichtingsplannen van de openbare ruimte en bij de realisatie van (bouw)plannen. Er wordt een overkoepelend participatieplan opgesteld voor het stationsgebied waarbij de ontwikkeling van het gebied in de tijd centraal staat: projecten zitten in verschillende fasen van ontwikkeling en vergen specifieke participatie voor wat betreft 'hoe en waar mensen hun belang kunnen inbrengen'. Hierin wordt expliciet gemaakt hoe het met de kaders zit: vastgestelde kaders (uitwerking binnen de gebiedsvisies) en kaders in beweging (te maken keuzes binnen het MIRT-traject). In het overkoepelde participatieplan wordt ook beschreven hoe we belanghebbenden overzicht bieden in de samenhang tussen de verschillende trajecten en projecten in en rondom het plangebied. Randvoorwaardelijk is een representatieve vertegenwoordiging met duidelijk spelregels en procesafspraken.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jelle Deurman

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden



Gemeente Leiden
Bezoekadres Stationsplein 107
2312 AJ LEIDEN
Postadres Postbus 9100
2300 PC LEIDEN
E-mail j.deurman@leiden.nl
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 19 april 2021
Ons kenmerk Z/15/248216/3653362
Onderwerp Reactie concept gebiedsvisie

Contactpersoon J. Deurman
Doorkiesnummer 14071

Z1F7DF5A0BF

Geachte 

Dank voor uw uitgebreide reactie op de concept gebiedsvisie. De punten die u in uw brief benoemd zijn opgenomen in het Participatieverslag (zie Doemee.leiden.nl) waarin onder meer het totale overzicht is opgenomen van onderwerpen waar reactie op gekomen is. In dat document wordt per onderwerp aangegeven wat met de input is gedaan en/of wat de beantwoording van een vraag is. In het participatieverslag is ook, geanonimiseerd, uw reactie en ons antwoord opgenomen. In deze brief treft u specifiek het antwoord aan op uw ingebrachte punten. Deze zijn *cursief* opgenomen in deze brief.

Als bewoner van de Raadsherenbuurt - sedert vele jaren - heb ik de drastische veranderingen in het Stationsgebied van nabij meegemaakt.

Steeds meer wordt het Stationsgebied met al zijn bouwmassa's een barrière voor de voetganger en de fietser die zich vanuit de Leidse Binnenstad naar deze wijk begeeft. (Het betreft een afstand van 2 tot 4 km.)

Ook de bereikbaarheid met het Openbaar Vervoer is sterk verminderd. Doorgaande OV-lijnen zijn verdwenen.

Realiseert u zich dat mijn wijk grenst aan belangrijke woongebieden in Oegstgeest? Ook vandaar is de bereikbaarheid met de Leidse binnenstad en haar vele bovenlokale sociale, culturele en onderwijsvoorzieningen bepaald niet beter geworden.

Uw plan is heel ambitieus.

Echter, de infrastructuur rondom het station en de relatie met de Zeezijde is onvoldoende onderzocht en geanalyseerd.

Ik denk bijv. aan de tunnels (Walenkamptunnel en Rijnburgerviaduct), maar ook de passage door het Stationsgebouw, die nú al sterk te kort schieten, en zeker niet op toekomstige ontwikkelingen zijn berekend.

Het was opvallend dat in de officiële digitale presentatie op donderdag 11 februari 17.00 – 18.15 uur op deze problematische samenhang van de twee zijden van het Stationsgebied nauwelijks of niet werd ingegaan.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 2 / 2

Het is mijns inziens erg nodig om uw Gebiedsvisie op dit belangrijke onderdeel te wijzigen, te verbeteren en opnieuw te bespreken.

Dank voor uw reactie op de concept gebiedsvisie. U vraagt aandacht voor de verbindingen die van en naar het Stationsgebied lopen en met name verbindingen die door het stationsgebied lopen. In uw geval van de Raadsherenbuurt naar de Leidse Binnenstad.

Een van de doelen van de gebiedsvisie is om de verbinding tussen beiden zijden van het spoor te verbeteren. Om uitwisseling tussen de Bio Science Park zijde en de centrumzijde voor voetgangers, fietsers en ov gebruikers prettiger en logischer te maken. Dit betekent dat de verschillende tunnels en de centrale stationshal aangepast/verbeterd moeten worden. De barrières worden niet zozeer door bouwmassa's veroorzaakt maar door de indeling van de openbare ruimte. Er is sprake van een grote menging van bussen, auto's, fietsers en voetgangers op routes en openbare ruimte die daar niet goed op is ingericht. Voor verbeteringen van de onderdoorgangen is de gemeente Leiden afhankelijk van partijen zoals de provincie, het Rijk, ProRail en de NS. Samen met deze partijen wordt daarom een zogenaamde MIRT verkenning opgestart, volgend op de gebiedsvisie. Een MIRT status betekent dat deze partijen zich verbinden aan deze opgave. De verkenning gaat over het toekomstige openbaar vervoersknooppunt (trein- en busstation, onderdoorgangen) en directe omgeving. De verbinding van beide stadsdelen door middel van verbetering van de diverse onderdoorgangen zal daar een belangrijk onderwerp zijn. Daarvoor is in de gebiedsvisie flexibiliteit opgenomen ten aanzien van die ruimte, bijvoorbeeld door het beschrijven van opties voor de busstation locatie en het taxipalet.

U geeft aan dat u vindt dat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer sterk is verminderd. Dit herkennen wij niet als zodanig. De bereikbaarheid voor het openbaar vervoer (bus) is sterk is en blijft in zijn totaliteit op niveau. Wel is het zo dat het lijnennet jaarlijks door de vervoerder (Arriva op dit moment) wordt aangepast. Hierbij wordt steeds meer wordt ingezet op de drukst bezette (R-net) lijnen. Dit kan soms een verschuiving betekenen op andere lijnen.

Ten aanzien van de mobiliteitsstructuur in het stationsgebied (en de raakvlakken met routes rondom het stationsgebied) kan gemeld worden dat deze in de nieuwe versie van de gebiedsvisie meer aandacht besteed wordt aan de onderbouwing en de integrale afweging die is gemaakt ten aanzien van de routestructuur. De verschillende onderzoeken die zijn gedaan laten voor dit moment voldoende en meerdere mogelijkheden zien om dit te realiseren. Voor het niveau van de gebiedsvisie is dat een voldoende basis om op door te werken. Uitwerking is zeker nog nodig om de definitieve oplossingen, keuze in de varianten, de inrichting en planning te bepalen.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jelle Deurman

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden



Gemeente Leiden
Bezoekadres Stationsplein 107
2312 AJ LEIDEN
Postadres Postbus 9100
2300 PC LEIDEN
E-mail j.deurman@leiden.nl
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 19 april 2021
Ons kenmerk Z/15/248216/3653328
Onderwerp Reactie op concept gebiedsvisie

Contactpersoon J. Deurman
Doorkiesnummer 14071

Z1F7DDF7179

Geachte ,

Dank voor uw uitgebreide reactie op de concept gebiedsvisie. De punten die u in uw brief benoemd zijn opgenomen in het Participatieverslag (zie Doemee.leiden.nl) waarin onder meer het totale overzicht is opgenomen van onderwerpen waar reactie op gekomen is. In dat document wordt per onderwerp aangegeven wat met de input is gedaan en/of wat de beantwoording van een vraag is. In het participatieverslag is ook, geanonimiseerd, uw reactie en ons antwoord opgenomen. In deze brief treft u specifiek het antwoord aan op uw ingebrachte punten. Deze zijn *cursief* opgenomen in deze brief.

a. Reeds enige jaren ben ik als burger actief betrokken bij de ontwikkelingen in en om het Stationsgebied in Leiden. Het participatietraject bij de voorbereiding van een Gebiedsvisie voor het Stationsgebied is dus een van de vele participatie/overleg- en inspraaktrajecten geweest waar ik aan heb deelgenomen in dit verband, samen overigens met een grote groep andere burgers en betrokkenen.

b. Dienaangaande merk ik op dat de reeds eerder opgedane ervaringen en communicaties die in dat verband van belang blijven en zo veel mogelijk meegenomen dienen te worden in de afwegingen aangaande het onderhavige traject. Een grote groep burgers en betrokkenen hebben gepoogd deze ervaringen met uw College en het betreffend ambtelijke projectteam te delen om te zorgen dat de onzorgvuldigheden en fouten -ten aanzien van burger/stakeholder-participatie als zodanig en de voorbereiding van (concept) planvorming- in ieder geval bij de voorbereiding van het Gebiedsvisie voor het Stationsgebied zoveel mogelijk vermeden zouden worden. Gegeven het feit dat in ieder geval een groot deel van het direct betrokken ambtelijk team aanzienlijk minder ervaring heeft met de ontwikkelingen bij het Leidse Stationsgebied dan veel burgers en overige betrokkenen, en bovendien belangrijke onderdelen van de specifieke administratie en knowhow -opvallend genoeg- ten aanzien van de eerdere ervaringen, communicaties en participatietrajecten in de gemeentelijke archieven niet meer was te achterhalen voor nu betrokken ambtelijk team, lag een zeer nauwe betrokkenheid vanuit deze burgers en andere betrokkenen ook zeer voor de hand.¹

Uw bijdrage hierin is zeer gewaardeerd. In de voorbereiding op de uitwerking van de gebiedsvisie is door het projectteam veel onderzoek geactualiseerd en zijn nieuwe documenten uitgewerkt zoals de Gebiedsagenda Stationsgebied, het Handelingsperspectief

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 2 / 16

voor de OV-Knoop, Leiden Verbindt, het Identiteitskompas, de Koersnotitie Mobiliteit, het duurzaamheidsadvies van Over Morgen, de ecologische advisering van Buiting. Ook is het beleid van de gemeente op verschillende onderwerpen in deze periode geactualiseerd. Verder is in de periode vanaf eind 2019 t/m begin 2021 een uitgebreid participatieproces doorlopen. Zie hiervoor het 'Participatieverslag' (zie Doemee.leiden.nl). Tijdens dit proces door veel belanghebbenden en belangstellenden veel waardevolle informatie verzameld die is gebuikt bij de uitwerking van de gebiedsvisie. Al deze documenten zijn bij u bekend en in participatieve processen tot stand gekomen. Verder heeft het projectteam gesproken met bureau WesselinkVanZijst. Tijdens dat gesprek is het participatieproces uit 2017 besproken en reflectie gevraagd op het participatieproces voor uitwerking van de gebiedsvisie. Deze reflectie was ronduit positief: uitgebreid, zorgvuldig en transparant. Ook de Kennistafel als plek waar feiten en cijfers besproken werden positief gewaardeerd.

1 Als pregnant voorbeeld in dit kader verwijs ik naar de betreffende adviezen die het bureau WesselinkVanZijst in 2017 in verband met hun procesbegeleiding van het toenmalige participatietraject aan de gemeente had verstrekt en die klaarblijkelijk niet meer in de gemeentelijke archieven aanwezig zijn; deze adviezen heb ik op verzoek van het ambtelijk team aan het ambtelijk team ter beschikking gesteld. Uit mijn verdere communicatie met het ambtelijk team heb ik moeten opmaken dat meer belangrijke informatie uit het verleden niet ter beschikking stond van het ambtelijk projectteam. Gegeven de complexiteit en de geschiedenis van de betreffende planontwikkelingen in het Stationsgebied is dat toch een opmerkelijke gang van zaken en niet bevorderlijk voor de bijvoorbeeld consistentie en integraliteit in de planontwikkeling.

c. Zoals ik hieronder zal aangeven hebben de inspanningen van vele burgers en andere betrokkenen helaas niet mogen baten. Ik moet zelfs concluderen dat alleen reeds de procedurele gebreken in de aanpak voor mij -en een grote groep andere burgers en betrokkenen- aanleiding is om de concept Gebiedsvisie zoals die op 11 februari formeel is gepresenteerd af te wijzen. Dat betekent dat ik mij ook genoodzaakt zie mijn commentaar op de verder inhoudelijke aspecten van de concept Gebiedsvisie sterk te beperken.

d. Ik zal mijn zienswijze hieronder nader toelichten. Overigens besef ik dat onderstaande punten reeds in de aanloop naar het onderhavige participatieproces en gedurende de participaties -goeddeels met letterlijk dezelfde bewoordingen- reeds is ingebracht. Ter wille van de consistente communicatie en urgentie van de onderliggende problematiek voel ik mij echter gedwongen de onderstaande punten te herhalen.

1. Gebiedsagenda voor het Stationsgebied

1.1 De nu voorliggende concept Gebiedsvisie vormt de uitwerking van de in februari door de gemeenteraad vastgestelde Gebiedsagenda voor het Stationsgebied. Volgens deze agenda de bedoeling was het verouderde Masterplan van 2012 voor het Stationsgebied "te verrijken" op basis van duurzaamheidsgrondslagen, in meest brede zin -overigens ook in overeenstemming met het initiatief om het Leidse Stationsgebied deel te laten uitmaken van de "Duurzaamste Kilometer van Nederland". 2 De Gebiedsagenda vormde ook de grondslag voor het opstarten van een (hernieuwd) participatieproces, nadat eerder vanuit de gemeentelijke zijde het participatieproces omtrent de locatie van het busstation en bus routing in 2017 eenzijdig was opgeschort.

2 Dit is bovendien een initiatief waar de gemeente Leiden ook EU-subsidies voor heeft gekregen als onderdeel van het Europese *Sponge*-project, met het ontwikkelen van een "Green Deal" met alle betrokken partijen en burgers, onder meer met het oog op het ontwikkelen van klimaatadaptatieve maatregelen.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 3 / 16

1.2 Een kernoverweging uit die Gebiedsagenda luidt "verduurzaming vraagt om meetbaarheid".³ In dit verband heb in mijn inspraakbijdrage in de Raadscommissievergadering Stedelijke Ontwikkeling van 16 januari 2020, bij de behandeling van de Gebiedsagenda voor het Stationsgebied, nadrukkelijk aandacht gevraagd om *transparantie ten aanzien van onderliggende feitencomplex*, om het borgen van een *transparant, evenwichtige en zorgvuldig participatieproces*, en een daadwerkelijk *integrale aanpak* (volledigheidshalve heb ik mijn inspreeknotitie hierbij aangehecht). Deze aspecten zijn fundamenteel om in een dergelijk complex ruimtelijk orderingsvraagstuk te komen tot een transparante, evenwichtige en zorgvuldige belangenafweging en planvorming, overeenkomstig de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

3 Dat het in de Leidse planvorming ten aanzien van duurzaamheid in de praktijk juist schort aan het "meetbaar" maken van doelstellingen is reeds nadrukkelijk gesignaleerd door de Leidse Rekenkamer (zie het rapport "Rekenen voor Duurzaam Leiden", november 2015).

In bovenstaande alinea worden veel onderwerpen benoemd; het meten van duurzaamheid, onderliggende feitencomplex, een transparant en evenwichtig participatieproces, integrale aanpak. In het vervolg van deze brief wordt hierop terug gekomen.

2. Kennistafel

2.1 Om invulling te geven aan bovenstaande is door een groep bijzonder actieve burgers geijverd voor de totstandkoming van de zogeheten "Kennistafel". De Kennistafel is ook geformeerd, en ik heb als burger ook daarin geparticipeerd. Bij onze gezamenlijk processuele afspraken voor het functioneren van de Kennistafel is uitgebreid gesproken en aandacht besteed bij het zorgvuldig formuleren van de "uitgangspunten" van de Kennistafel, en ook vastgelegd dat deze onderdeel is van de *joint fact finding*-exercitie, welke begrepen dient te worden als een bescheiden maar cruciaal onderdeel van het participatieproces. Dit is overigens ook in lijn met de adviezen zoals neergelegd door het bureau WesselinkVanZijst in 2017, bij het participatietraject voor de locatie van het busstation en betreffende bus routing, waar de betreffende functie van de Kennistafel was ingevuld door een "Klankbordgroep". Vanuit de kant van de deelnemende burgers is bij de voorbereiding van de Kennistafel ook gepleit voor een brede stakeholder deelname -inclusief experts- bij de Kennistafel. Het ambtelijk gaf echter aan met andere betreffende partijen en stakeholders separaat te willen communiceren. Tevens hebben de burgers aandacht gevraagd voor expliciete processuele borging, en heroverweging van de (te) ambitieuze tijdlijn voor de voorbereiding van de concept Gebiedsvisie. Hoewel er in beginsel begrip werd getoond voor deze zorgen is er door uw College en het ambtelijk team toen niet onmiddellijk aangegeven hoe met deze zorgen om zou worden gegaan, bijvoorbeeld door het doen van aanpassingen in de inrichting van het participatieproces. Dit was naar oordeel van de betrokken burgers absoluut geen wenselijke gang van zaken, maar voor het ambtelijk team en uw College was het instellen van de Kennistafel als zodanig klaarblijkelijk al ingrijpend genoeg, en werd een nadere processuele borging en aanpassing van het voorgenomen tijdstraject niet nodig geacht.

De Kennistafel is tijdens het participatieproces als overlegtafel toegevoegd om onderliggende feiten en cijfers met elkaar te bespreken. Bij de vorming van de Kennistafel is door het projectteam een nadrukkelijk inspanning gedaan een brede vertegenwoordiging vanuit het stationsgebied/de stad te verkrijgen. Deze is met alleen vertegenwoordiging vanuit de omgeving Rijnsburgerweg eenzijdig gebleven. Dit tot teleurstelling van deelnemers en gemeente.

Met 'brede stakeholders' doelt u onder andere op de Fietzersbond, de Provincie Zuid Holland, ProRail. Met deze partijen stond en staat de gemeente al in verbinding in aparte overlegstructuren.

Het participatieproces was duidelijk, transparant en overzichtelijk ingericht en de periode van eind 2019 t/m begin 2021. Na vaststelling van de gebiedsagenda zijn de stappen van

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 4 / 16

Informeren, Meedenken en Reflecteren doorlopen. En ook de fase van Besluitvorming door de raad is er gelegenheid uw reactie kenbaar te maken. Daarbij is door de deelnemers van de Kennistafel het zorgpunt van de te krappe planning aangegeven. De Reflectiefase heeft uiteindelijk 2 maanden later plaats gevonden om alle verkregen input goed te kunnen verwerken in de concept gebiedsvisie en daarop reactie te vragen.

2.2 Bovenstaande is een teleurstellende constatering en heeft er mede toe bijgedragen dat de Kennistafel effectief niet -of althans volstrekt onvoldoende- heeft kunnen bijdragen aan het versterken van het gehele participatieproces.

De reacties van de deelnemers van de Kennistafel waren op onderdelen ook positief. Met name de circa 10 bijeenkomsten over het onderwerp Mobiliteit en de OV-Knoop werden positief gewaardeerd. En ook de reactie op de gedeelde feiten en cijfers van de deelnemers was waardevol voor het projectteam.

2.3 De Kennistafel heeft naar oordeel van de deelnemende burgers vervolgens ook inhoudelijk niet gefunctioneerd op een wijze die in lijn was met de eerder genoemde uitgangspunten. In zijn algemeenheid bleven de sessies steken op het delen van bepaalde beleidsuitgangspunten met bepaalde aspecten -met een selectie aan feiten/data- die als onderbouwing zouden moeten dienen. De deelnemende burgers hadden echter bij het opzetten van de Kennistafel -dus vooraf- verzocht de beschikbare relevante feiten/data -inclusief onderzoeken en onderzoeksvragen- transparant te delen. Daarbij was de inzet deze gegevens ook gelijk voor alle participerende burgers en andere betrokkenen bij het participatieproces ter beschikking kon worden gesteld, met het oog op de eerder genoemde "joint fact finding", bijvoorbeeld door het opzetten van een specifieke website, in lijn met de aanpak die was ontwikkeld bij het participatieproces van 2017. Het is in dat verband in zijn zachts gezegd opmerkelijk dat ik uiteindelijk op basis van een WOB-verzoek pas vorige maand de toezegging heb ontvangen dat de betreffende eerder gevraagde informatie alsnog zal worden verstrekt. Bovendien moet ik vaststellen dat ik nog lang niet alle informatie in dat verband heb mogen ontvangen.

Tijdens de meer dan 10 bijeenkomsten van de Kennistafel is heel veel informatie gedeeld en zijn besproken stukken gedeeld. Deze zijn ook op [Doemee.leiden.nl](https://doemee.leiden.nl) geplaatst. Door het projectteam is altijd de lijn aangehouden dat informatie transparant wordt gedeeld. Met het niet meer deelnemen aan de Kennistafel is de tafel waar de feiten en cijfers werden besproken vanaf dat moment gestopt.

2.4 Over het onvoldoende functioneren van de Kennistafel is meermaals binnen de Kennistafel en met het ambtelijk team gesproken, maar ook een evaluatiegesprek met het ambtelijk team resulteerde uiteindelijk niet in een verbetering van de gang van zaken. De kritiek die de burgers hadden ten aanzien van het functioneren van de Kennistafel, en daarmee het participatieproces als zodanig, is bovendien met wethouders Fleur Spijker en Ashley North, en tevens met de burgemeester besproken, op respectievelijk 1 en 3 februari 2021.4 Hoewel de wethouders en de burgemeester hadden aangegeven op deze zorgen terug te komen met een nadere reactie hebben de leden van de Kennistafel hieromtrent vooralsnog niets mogen vernemen. Ondertussen heeft deze gang van zaken erin geresulteerd dat de betrokken burgers zich gedwongen hebben gevoeld hun deelname aan de Kennistafel op te schorten. Dit is een uitermate teleurstellende uitkomst na de forste inspanningen die door de betrokken burgers -en betrokken ambtenaren- is geleverd ter wille van dit initiatief.

4 De betreffende zorgen zijn door de leden van de Kennistafel ook neergelegd in een "open brief" van 8 februari 2021, gericht aan de Gemeenteraad.

Om het iets preciezer aan te geven: Tijdens het gesprek met de betrokken bestuurders op 1 februari hebben de deelnemers aan de Kennistafel richting de betrokken bestuurders

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 5 / 16

aangegeven zich terug te trekken uit de Kennistafel. Het projectteam was hier vooraf niet over geïnformeerd. Op 21 april is met de betrokken bestuurders vervolgoverleg gepland om over het functioneren van de Kennistafel verder te spreken.

2.5 Hierbij signaleer ik ook dat in tegenstelling tot 2017 er geen onafhankelijke procesbegeleider is betrokken bij de begeleiding van het participatieproces. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat een belangrijke rol heeft gespeeld in de uiteindelijk teleurstellende opstelling vanuit gemeentelijke zijde en de evidente procedurele tekortkomingen bij de inrichting van het participatieproces.

Het participatieproces is over het geheel genomen goed verlopen. Er is uitgebreid de tijd genomen om tijdens de verschillende stappen te informeren, mee te laten denken en te kunnen reflecteren. Ondanks de aanpassingen als gevolg van Corona is er door veel belanghebbenden en belangstellenden deel genomen en is er veel input geleverd. Dat de ervaring met de Kennistafel u niet positief heeft gestemd betekent niet dat daarmee het gehele participatieproces tekort is geschoten. Uw reflectie op het participatieproces wordt op basis van de ontvangen reacties in de reflectiefase niet breed gedeeld.

3. Eisen voor een duurzame gebiedsontwikkeling

3.1 Een van de kernpunten van de zorgen van de kant van de burgers zijn te herleiden tot de eisen die aan daadwerkelijk "duurzame gebiedsontwikkeling" dienen te worden gesteld. Het dient voor alle betrokkenen (van de kant van de gemeente, maar ook van de kant van de burgers en overige betrokkenen) duidelijk te zijn dat duurzaamheid geen vrijblijvende exercitie is. De aanpak ten behoeve van "duurzame gebiedsontwikkeling" kent bepaalde -ook internationaal erkende- normen en uitgangspunten, en te hanteren technieken. 5 Deze aanpak is daarom niet toevallig ook consistent -en wordt in feite bevestigd- door bijvoorbeeld de publicaties die te vinden zijn op de website van het bureau "OverMorgen", die juist bij de ontwikkeling van de Gebiedsvisie van het Stationsgebied zijn betrokken als duurzaamheidsconsultants.⁶ In dat verband kunnen de volgende elementen worden genoemd: <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/werk-niet-data-gedreven-maar-data-ondersteund/>.

De betreffende consultant van het bureau OverMorgen dat bij het onderdeel 'groen en duurzaam' aanwezig was tijdens de online-bijeenkomst van 17 februari 2021 waarin additionele toelichting werd gegeven door het ambtelijk team bij de duurzaamheidsaspecten van de concept Gebiedsvisie bevestigde ook de betreffende dilemma's en aanpak ten aanzien van duurzame gebiedsontwikkeling, waarbij ook de nuance werd gemaakt dat de effectiviteit van het hanteren van een bepaalde norm (zoals BREEAM) op zichzelf ook wordt bepaald door de technische en praktische mogelijkheden en de complexiteit van de betreffende casus, maar dat de inzet van de betreffende ambitieuze norm zoals BREEAM vanuit strikte duurzaamheidsoptiek op zich juist een gerechtvaardigde keuze kan worden genoemd, al was het maar om de onderliggende complexiteit inzichtelijk te maken.

5 Zie bijvoorbeeld de BREEAM-norm voor duurzame gebiedsontwikkeling, zoals door de burgers meermaals aangegeven, zie bijvoorbeeld ook in mijn boven genoemd inspraakbijdrage van 16 januari 2020.

6 Hierbij ter informatie de betreffende link naar de website: <https://www.ruimteewonen.nl/geen-gebiedsontwikkeling-zonder-data>.

In de Gebiedsagenda hebben we Duurzaamheid als belangrijk agendapunt geadresseerd en tijdens het participatieproces heeft het projectteam dit onderwerp nadrukkelijk onder de aandacht gebracht. Over Morgen heeft duurzaamheidsvisie zorgvuldig opgebouwd en mede op basis van externe expertise ingezet. Daarbij is ook aan joint fact finding gedaan door

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 6 / 16

gebruik te maken van kennis van stakeholders in het gebied en ook buurtbewoners te bevragen.

Alle nieuwbouw die wordt gepleegd gaat voldoen aan de duurzaamheidseisen en zal waar mogelijk daar nog een stap bovenop doen. Wat daartegen over staat is dat duurzaamheid niet de enige belangrijke parameter is in de gebiedsontwikkeling. Een goed functionerende OV-Knoop, de verstedelijkingsopgave, een goede afwikkeling van alle verkeersmodaliteiten, betaalbaarheid en realiseerbaarheid (wat kun je op dit moment nu echt verwachten van de markt) zijn daarbij ook van belang. Als voorbeeld: wanneer er een hyper duurzaam gebied wordt gemaakt wat dusdanig duur wordt dat alleen mensen met een grote portemonnee kunnen betalen bereiken we niet de gestelde doelen goed. Hoe zorg je ervoor dat het bouwen van betaalbare woningen ook echt tot stand komt e.d. is net zo belangrijk. De gebiedsvisie is het integrale kader voor de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied.

De gebiedsvisie vormt de leidraad voor het maken van keuzes op het gebied van duurzaamheid tijdens de gebiedsontwikkeling. Het benoemt de ambities en eisen waaraan de bouwplannen- en de plannen voor de inrichting van de openbare ruimte moeten voldoen. De op basis hiervan op te stellen kavelpaspoorten leggen deze eisen vast per deelproject; ook voor elk inrichtingsplan voor openbare ruimte dient vooraf een duurzaamheidspakket vastgesteld te worden.

Een belangrijk aandachtspunt is het opstellen van een goed overzicht van de doelen voor de afzonderlijke duurzaamheidsambities (concreet: een integraal programma van eisen (PvE) voor duurzaamheid). Aan de hand hiervan worden afspraken gemaakt over de bijdrage van elke partij (publiek én privaat) die bij de verwezenlijking van de gebiedsvisie betrokken is. Het integrale PvE voor duurzaamheid zal opgesteld moeten worden in een vorm die 'monitoring' (rekenen en meten) van de effecten mogelijk maakt.

3.2 De essentiële taak van joint fact finding:

Het onderzoek -en het vaststellen van de feiten/data- in met name ook complexe gebiedsontwikkelingsvraagstukken dient **vooraf te gaan** aan het intekenen van plannen, op basis de daartoe noodzakelijke en hierboven reeds genoemde "joint fact finding", op basis van -eventueel nader- onderzoek en 0-metingen (in de uitgangspunten van de Kennistafel -die dus ook door het ambtelijk team waren onderschreven- was het kernachtig geformuleerd: "eerst de feiten, dan de fantasie"); en

Monitoring vindt continue plaats. Met name op het gebied van mobiliteit is dit zeer gebruikelijk. Aan de Kennistafel zijn deze gegeven ook uitgebreid gedeeld en besproken. Bij de uitwerking van de plannen in het stationsgebied is een belangrijk aandachtspunt het opstellen van een goed overzicht van de doelen voor de afzonderlijke duurzaamheidsambities (concreet: een integraal programma van eisen (PvE) voor duurzaamheid). Aan de hand hiervan kunnen afspraken gemaakt over de bijdrage van elke partij (publiek én privaat) die bij de verwezenlijking van de gebiedsvisie betrokken is. Het integrale PvE voor duurzaamheid zal opgesteld moeten worden in een vorm die 'monitoring' (rekenen en meten) van de effecten mogelijk maakt.

3.3 De essentiële rol van het participatietraject:

De validatie van de feiten/data door middel van **participatie** met alle betrokken stakeholders dient te worden verankerd, want feiten/data moeten in haar context worden begrepen, en als er sprake is van opgehaalde data -bijvoorbeeld statistische gegevens- dient terugkoppeling plaats te vinden op basis van de praktijkervaring van betrokkenen, omdat de uitgangspunten/aannames van onderliggend (statistisch) onderzoek niet automatisch consistent hoeven te zijn met evidente observaties uit de praktijk, hetgeen dus ook reden kan zijn om -nader- onderzoek/conclusies eventueel bij te stellen. Overigens hebben de betrokken burgers bij de huidige gang van zaken rond de planvorming in het Stationsgebied ook reeds

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 7 / 16

de zorg rond dit element concreet ervaren, bijvoorbeeld dat bewoners/omwonenden bij het plangebied niet alleen andere (onderzoeks)vragen hebben -in samenhang met andere behoeften aan inzicht-, maar daarnaast ook meer zijn gericht op de algemene beleving/leefbaarheid of functionaliteit van het gebied in brede zin.

Bij de uitwerking van de gebiedsvisie is hiervoor de benodigde aandacht geweest. Een voorbeeld van deze validatie die heeft plaatsgevonden is het Handelingsperspectief voor de OV-Knoop. Hierin zijn relevante feiten en cijfers met de betrokken stakeholders nadrukkelijk afgestemd. Op het gebied van mobiliteitsgegevens zijn deze uitgebreid aan bod geweest in onder andere de bijeenkomsten van de Kennistafel. Het Koersdocument Mobiliteit is hiervan het resultaat. En bij de verdere uitwerking van de deelplannen wordt hier nader en gedetailleerde op ingezoomd in de uitwerking van PVE's.

3.4 De noodzaak van stakeholder-inventarisatie

Bovenstaande vraagt dus ook om een volledige "stakeholder-inventarisatie" –het vaststellen en benaderen van alle relevant betrokken personen, instanties en belangenorganisaties-, dat wil zeggen niet alleen een paar welwillende burgers, maar bijvoorbeeld ook betreffende ondernemersorganisaties, scholen, ziekenhuizen, en andere specifieke organisaties, zoals overgebruikersorganisaties ROVER, de fietsersbond, de voetgangersbond, en belangenorganisaties zoals de bomenbond, enzovoort, die bovendien ook specifieke expertise kunnen inbrengen. Voor zover mij bekend heeft een dergelijke stakeholder-analyse tot op heden bij het onderhavige participatieproces bij de voorbereiding voor de Gebiedsvisie van het Stationsgebied niet -of althans niet volledig- plaatsgevonden, en is in ieder geval een transparant overzicht dienaangaande ten behoeve van het participatieproces niet met betrokkenen gedeeld. In dat verband verwijs ik ook aan het ontbreken van relevante betrokken personen, instanties en belangenorganisaties bij de deelname in de bovengenoemde Kennistafel.

Er is bij aanvang van de uitwerking van de gebiedsvisie een stakeholderanalyse uitgevoerd. En ook tijdens het participatieproces is deze beoordeeld op volledigheid.

De Kennistafel is bij aanvang geïntroduceerd als gesprekstafel over de feiten en cijfers met de belanghebbenden en stellenden uit de stad. Niet als een overlegtafel voor alle betrokken instanties en belangenorganisaties. Het projectteam staat nadrukkelijk wel in verbinding met al deze instanties belangenorganisaties en is de concept gebiedsvisie ook deze partijen voor reflectie aangeboden.

3.5 SMART-aanpak

In samenhang met bovenstaande dient er volgens de genoemde normen voor duurzame gebiedsontwikkeling sprake te zijn van een "S.M.A.R.T."-aanpak. De SMART-grondslag representeert bovendien een reeds langer geaccepteerd uitgangspunt voor technisch voldragen projectmanagement. In dat kader dient planvorming kortweg gezegd "Specifiek", "Meetbaar", "Acceptabel", "Realistisch", "Tijdgebonden" worden ingericht.⁷ Anders is planvorming simpelweg niet overeenkomstig de geldende duurzaamheidsnormen. En daar waar men niet in staat is een "SMART"-aanpak te onderbouwen, dient eerst nader onderzoek te worden gepleegd, dan wel scenario's te worden neergelegd om te voorkomen dat men zich vergaloppeert in niet onderbouwde aannames of "wensdenken" in de beleids- en planvorming. Vanuit gebiedsontwikkeling-technisch perspectief is bovenstaande ook in lijn met de noodzaak om te komen tot een "programma van eisen" -ook gedacht van de (kern)functies van het gebied-, ter wille van de integraliteit op gebiedsniveau -en dus niet op deel/kavel-niveau, zoals helaas tot op heden de niet-duurzame praktijk is geweest in het Stationsgebied, mede op basis van het verouderde Masterplan van 2012.

⁷ Hetgeen natuurlijk ook expliciet in lijn is met de Gebiedsagenda, waar immers staat duurzaamheid en meetbaarheid met elkaar zijn verbonden, zie ook hierboven.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 8 / 16

De gebiedsvisie beschrijft de integrale kaders en ambities op hoofdlijnen. Het is nog geen PVE voor de uitwerking van de deelopgaven waarin alle relevante aspecten SMART worden omschreven. Dat is de volgende stap in de ontwikkeling van het stationsgebied. Op basis van PVE's worden de definitieve ontwerpen van gebouwen en de openbare ruimte gemaakt.

3.6 Het doel: integrale en dus duurzame gebiedsontwikkeling

Zoals al eerder beschreven beschrijft de gebiedsvisie het integrale kader voor de duurzame ontwikkeling van het Stationsgebied. Duurzaamheid is hierin een belangrijk onderwerp wat in samenhang met andere belangrijke onderwerpen is uitgewerkt. Zie hiervoor ook 'Leiden Verbindt'. Bij de doorontwikkeling van Knooppunt Leiden Centraal staan vier thema's (in willekeurige volgorde) centraal: Mobiliteit, Verstedelijking, Duurzaamheid en Economie.

3.6.1 Bovenstaande elementen zijn fundamenteel om te komen tot een daadwerkelijke integrale aanpak in de context van de gegeven complexiteit van planontwikkeling voor het Stationsgebied en haar omgeving. En de integrale aanpak is daarom ook een centrale pijler voor duurzame gebiedsontwikkeling.

3.6.2 Concreet gesproken zou de integraliteit in het kader van duurzame planvorming kunnen worden herleid tot een aantal deelelementen:

- a.** Integraliteit ten aanzien van de **behandelde thema's**, dat wil zeggen niet alleen met betrekking tot het adresseren van "klassieke" duurzaamheidsaspecten (zoals milieu, energiezuinigheid, circulariteit, klimaatadaptatie etc), maar juist ook het adresseren van breder thema's, zoals bijvoorbeeld gezondheid en leefbaarheid in meer brede zin, met specifiek veiligheid (ten aanzien van verkeer en sociaal), verkeersbereikbaarheid, en sociaaleconomische aspecten. De thema's laten zich mede ordenen door het karakter van het plangebied, de functionaliteit en de reeds aanwezige knelpunten;
- b.** Integraliteit ten aanzien van de inbreng van betrokken stakeholders, aansluitend op de bovengenoemde **stakeholder-inventarisatie**;
- c.** Integraliteit ten aanzien van de **planruimte** ("360-graden blik") en samenhang met omliggende gebieden of omliggende ontwikkelingen;
- d.** Integraliteit ten aanzien van de **tijdsontwikkeling**, waarin actuele gegevens worden gewogen tegen geprojecteerde toekomstige ontwikkelingen en scenario's.

Naast de klassieke thema's zijn ook de bredere benoemde thema's betrokken in de gebiedsvisie. Juist ook de thema's leefbaarheid, vitaliteit en veiligheid zijn opgenomen de visie. Er een stakeholderanalyse uitgevoerd. En zijn de omliggende ontwikkelingen in Vondelkwartier, Leiden Bio Science Park, Schipholweg, Leidse Ring Noord en in de Binnenstad beschreven en betrokken bij de uitwerking van de visie en dient de gebiedsvisie de ruimte om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen doordat voor verschillende deelgebieden verschillende scenario's zijn opgenomen en ook deze visie, net zoals het stedenbouwkundig plan uit 2012, kan worden geactualiseerd.

3.6.3 Bovenstaande aspecten dienen zich in de afweging van prioriteiten en mogelijkheden te vertalen in het vaststellen van randvoorwaarden en afwegingscriteria, waarbij de verzamelde data/gegevens de basis moeten vormen. Deze randvoorwaarden kunnen van concrete aard zijn of ook het karakter hebben van een wettelijk normering. Als daarin de thema's een ordening krijgen dient hun onderlinge verhouding -voor zover mogelijk- in meetbare gegevens tot uitdrukking te worden gebracht. Dit dient mede de basis te vormen voor een *maatschappelijke kosten-baten analyse*, waarin de verschillende voor- en nadelen transparant voor alle betrokkenen inzichtelijk worden gemaakt, in lijn met de algemene duurzaamheidsvereisten.

De vertrekpunten voor de gebiedsvisie zijn opgenomen in de gebiedsagenda en worden ook beschreven in het raadsvoorstel voor de bestuurlijke vaststelling van deze visie. De

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 9 / 16

gebiedsvisie is geen PVE of vastgesteld inrichtingsplan of ontwerp. Dit zijn de stappen die na de vaststelling van de visie worden gezet op het moment dat de ontwikkeling van een deelgebied aan de orde komt. Daarbij zijn alle wettelijke normen uitgangspunt.

3.6.4 De uiteindelijke beleidskeuzes kenmerken zich mede als integraal doordat de volgende aspecten daarin zijn te onderkennen (zie ook de bovengenoemde "SMART"-aanpak):

- a.** Een in aanleg **bescheiden beleidsopzet**, dus in verhouding tot de realiteit;
- b.** Een preferentie om te kiezen voor eventuele **flexibele oplossingen**, waarmee zo veel mogelijk kan worden geanticipeerd op de integratie van eventueel toekomstige ontwikkelingen; en
- c.** De noodzaak om de uiteindelijk geformuleerde keuzes van een **volledige onderbouwing** te voorzien, in relatie tot hierboven genoemde integrale beschouwing ten aanzien van de thema's, met afwegingen -op zo veel mogelijk *meetbare* grondslagen- die zich verhoudt tot de bovengenoemde maatschappelijke kosten-baten analyse.

De gebiedsvisie verhoudt zich tot de realiteit. De eerste ontwikkeling met Lorentz is gereed en drie andere ontwikkelingen worden komende jaren gerealiseerd. De beoogde doorontwikkeling van de OV-Knoop is in 'Leiden Verbindt' beschreven. Deze ambitie wordt breed gedragen en heeft geresulteerd in een positief besluit tot een MIRT-Verkenning. De visie houdt rekening met flexibiliteit; onder meer zijn voor meerdere deelplannen zijn scenario's opgenomen. En bij de uitwerking zullen PVE's het integrale beeld geven van de geformuleerde keuzes.

3.6.5 Hier dient te worden benadrukt dat hierboven aangegeven benaderingswijze berust op de algemeen geaccepteerde duurzaamheids-techniek, en dus niet de beleidsinzet als zodanig betreffen. Zij volgt bovendien rechtsreeks uit de ambities die onder andere in de Gebiedsagenda voor Stationsgebied zijn neergelegd. Het participatieproces zal dus langs het bovengenoemde *framework* moeten worden ontwikkeld om te komen tot echt duurzame gebiedsontwikkeling. Zoals meermaals door de betrokken burgers tijdens het participatieproces -en in het bijzonder binnen de Kennistafel- is aangegeven wordt in de tot op heden gehanteerde opzet feitelijk niet langs deze lijnen gewerkt. In het kader van de helder geformuleerde "cruciale maar bescheiden rol" van de Kennistafel is het onbegrijpelijk dat reeds participatie/informatie-sessies met burgers en betrokkenen zijn georganiseerd *parallel* aan een nog niet voltooid proces van "*joint fact finding*", waardoor participatie op basis van de inhoud niet -of althans volstrekt onvoldoende- heeft plaatsgevonden.

Het participatieproces is conform de gemeentelijke participatieverordening en ook in afstemming met stakeholders tot stand gekomen. Daarna vastgesteld door het college van de gemeente Leiden. Tijdens de informatiefase is reflectie gevraagd op het participatieproces. Deze reflectie is de aanleiding geweest de Kennistafel toe te voegen aan het participatieproces.

Tijdens het uitgebreide participatieproces hebben vele burgers hun betrokkenheid en ook tevredenheid getoond over het proces. Ondanks Corona is hierin zo goed als mogelijk uitwerking aan gegeven.

De gebiedsvisie is het kader op hoofdlijnen. Ook de 'feiten en cijfers' hiervoor benodigd zijn betrokken. Een volgende stap is de uitwerking van PVE's. Onderdeel daarbij is dat 'feiten en cijfers' verder worden uitgediept passend bij het niveau van die PVE's.

3.6.6 In verband daarmee bleek tijdens de bijeenkomsten van de Kennistafel dat ook het ambtelijk team zelf niet het overzicht van alle relevante thema's en aspecten op orde heeft, hetgeen gegeven de complexiteit van de vraagstukken op zich niet hoeft te verbazen, maar waaraan uw College en het ambtelijk team de conclusie kunnen verbinden dat de bovengenoemde "*joint fact finding*"-exercitie met het oog op een integrale voorbereiding van de concept Gebiedsvisie een essentieel element was dat als eerste en volwaardige stap diende te worden voltooid, om vervolgens afstemming te zoeken binnen een transparant,

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 10 / 16

zorgvuldig en evenwichtig participatieproces. Dat dit feitelijk niet heeft plaatsgevonden er mede debet aan dat de concept Gebiedsvisie dat de (vanuit duurzaamheidsperspectief vereiste) *integrale* aanpak niet -of althans volstrekt onvoldoende- tot uitdrukking is gekomen.

Passend bij de gebiedsvisie, gebaseerd op de vetrekpunten opgenomen in de gebiedsagenda, zijn benodigde 'feiten en cijfers' betrokken en deskundige adviseurs betrokken. Op alle belangrijke onderwerpen. Dit tezamen met een uitgebreid participatieproces is tot een integrale uitwerking van de gebiedsvisie gekomen.

3.6.7 Opvallend genoeg bleek bovendien dat de bijdrage van de bovengenoemde consultants van OverMorgen tijdens Kennistafel-sessie over duurzaamheid niet was gebaseerd op de bovengenoemde integrale aanpak 'op basis van de feiten/data', dus ondanks de heldere publicaties die op de website van het kantoor OverMorgen zijn te vinden. De presentatie van OverMorgen bleek beperkt tot het aflopen van de min of meer bekende duurzaamheids-thema's -zonder feitelijk nader onderzoek- en leek hun inzet niet specifiek te zijn gericht op het waarborgen van een fundamenteel duurzame *gebiedsontwikkeling* als zodanig. Dienaangaande kan niet anders dan worden geconcludeerd dat uw College en het ambtelijk team in de uitvoering van de Gebiedsagenda -en de instructies die zijn verstrekt aan de consultants van OverMorgen in de voorbereiding van de concept Gebiedsvisie- zich geen rekenschap hebben gegeven van de voornoemde eisen die aan duurzame gebiedsontwikkeling dienen te worden gesteld.

Voor het advies van Over Morgen verwijs is naar de rapportage Duurzaamheid in het Stationsgebied. Deze is in uw bezit. Hierin wordt uitvoerig beschreven wat het duurzaamheidsadvies voor de gebiedsvisie is en op welke wijze in de verdere uitwerking deze adviezen in PVE's SMART worden gemaakt.

3.6.8 Bovenstaande is vanzelfsprekend uitermate teleurstellend voor alle betrokken burgers en andere betrokkenen, en niet in lijn met de eerder in de Gebiedsagenda gestelde uitgangspunten en gewekte verwachtingen, en ook binnen andere kaders geformuleerde gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen, zoals bijvoorbeeld neergelegd in het initiatief om te komen tot de Duurzaamste Kilometer van Nederland. Deze teleurstellende gang van zaken staat bovendien ook op gespannen voet met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Het participatieproces is ondanks Corona doorlopen zoals dat in de gebiedsagenda is opgenomen. Alle vijf stappen zijn in de periode van eind 2019 t/m begin 2021 doorlopen. De Duurzaamste Kilometer van Nederland (DZKM) beschrijft de inzet van een gemeenschap van partijen, die met de ondertekening van de Green Deal, op duurzaamheidsthema's die ook opgenomen zijn in de gebiedsvisie. Om te komen tot verduurzaming van het stationsgebied. Daarmee is de inzet van de gemeenschap van de DZKM en de kaders opgenomen in de gebiedsvisie in lijn met elkaar.

4. Recente ontwikkelingen

4.1 De afgelopen weken heeft bovengenoemd beeld van een fors gebrek aan rekenschap ten aanzien van algemeen geldende duurzaamheidseisen en de beginselen van behoorlijk bestuur zich bij veel burgers -en ook andere betrokkenen bij het participatieproces in het Stationsgebied- nog verder versterkt, waarbij ik ten overvloede wijs op het volgende.

Dit forse gebrek aan rekenschap aan geldende duurzaamheidseisen herkent het projectteam niet. Zoals al aangegeven zullen alle plannen aan geldende duurzaamheidseisen voldoen en waar mogelijk boven die eisen uit stijgen. Veel burgers hebben dit gebrek aan rekenschap bij het projectteam niet kenbaar gemaakt.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 11 / 16

4.2 Het ambtelijk team heeft met steun van het bureau PosadMaxwan -dat nota bene ook betrokken was bij het oorspronkelijk Masterplan van 2012 voor het Stationsgebied- de afgelopen maanden kunnen werken aan de voorbereiding van de op 11 februari formeel gepresenteerde concept Gebiedsvisie voor het Stationsgebied. Als ik de informatie op de gemeentelijke participatiewebsite goed begrijp -want heel helder is deze niet op dit punt- worden de burgers en andere betrokken nu gevraagd om uiterlijk op 21 februari (!) met hun reactie te komen. Op basis van de deze reacties zal de concept Gebiedsvisie worden uitgewerkt in een voor de uiteindelijke politieke besluitvorming gereedliggende definitieve versie. Na jaren van betrokkenheid, en deelname aan het zogeheten "participatieproces" van afgelopen maanden, moeten de reacties door burgers en andere betrokken op de "concept" versie dus nu officieel binnen 10 dagen worden geformuleerd. Deze gang van zaken is -ook in het licht van de eerdere expliciete discussies die zijn gevoerd met de ter zake wethouders en het ambtelijk team over de veel te ambitieuze tijdlijn- volkomen onbegrijpelijk en, in het licht van de inspanningen die door veel burgers geheel kosteloos en met de beste inzet is geleverd, niet acceptabel. Dit staat bovendien heel ver af van de vereiste zorgvuldigheid en evenwichtige procesinrichting die ten behoeve van daadwerkelijke duurzame gebiedsontwikkeling is vereist, en is bovendien in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Voor het participatieproces voor de uitwerking van de gebiedsvisie is uitgebreid de tijd genomen. Vanaf stap 1, de uitwerking van de Gebiedsagenda, begin 2020. Stap 2 de Informatiefase in maart. Stap 3 de meedenkfase en juni/juli en in september. En stap 4, de Reflectiefase, in februari 2021. Door de Reflectiefase ook ruim van te voren aan te kondigen hebben we de gelegenheid geboden vooraf rekening te kunnen houden met het geven van feedback op de concept gebiedsvisie.

4.3 Daarbij stel ik als een terzijde ook vast dat ik als burger wordt gevraagd sneller te reageren op de concept Gebiedsvisie dan de wethouders en burgemeester in staat zijn de leden van de Kennistafel een reactie te sturen op onze zorgen. Dat is een uitermate bevreemdende gang van zaken.
Er is op 21 april een afspraak gepland om met vertegenwoordiging van het college verder te spreken over de bezwaren ten aanzien van het functioneren van de Kennistafel.

4.4 Als klap op de vuurpijl heeft de Gemeenteraad uitgerekend deze week (dat wil zeggen op 18 februari 2021), d.i. de week waarin de reacties op de concept Gebiedsvisie door het ambtelijk team worden opgehaald, op voorstel van uw College expliciet een streep gezet door een zeer belangrijk discussiepunt binnen de voorbereiding van de Gebiedsvisie, namelijk het eventueel "busvrij" maken van de Stationsweg. Ik verwijs in dit verband naar de zorgen die ik in mijn inspreknotitie van 21 januari 2021 heb neergelegd bij de Raadscommissievergadering Leefbaarheid en Bereikbaarheid (volledigheidshalve bijgesloten bij deze brief), en de betreffende reacties die vanuit de stad door verschillende burgers en belangengroepen dienaangaande zijn ingebracht. Nota bene: het onderwerp van de "busvrije".

Juist vanwege de integrale aanpak is de aanpassing van de bus routing in zijn brede context beschouwd. Dit is niet alleen een vraagstuk actueel in het stationsgebied. Omdat deze aanpassing ook effect heeft op de routing in de binnenstad. In de agenda Autoluw en het bijbehorende participatieproces is deze brede context behandeld. Aan de Kennistafel is het onderwerp bus routes meermaals besproken waarbij door het projectteam is aangegeven op welke wijze deze verandering ingepast kan worden.

8 Het betreft hier reacties van onder andere de Wijkvereniging Houtkwartier, de Ondernemersvereniging Boerhaave District, het Burgerinitiatief 'Leiden Centraal Park, en enkele individuele burgers die ook betrokken waren bij de Kennistafel, terwijl ook al eerder kritiek was geuit door de reizigersvereniging ROVER. Zie hieromtrent bijvoorbeeld ook de berichtgeving in het Leids Dagblad van 17 februari 2021:

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 12 / 16

"Wijk- en ondernemersclubs wijzen op consequenties autoluwe binnenstad. Stationsweg zonder bussen 'verplaatst verkeersproblemen'." Stationsweg stond sinds het eenzijdig door het College opgeschorte participatieproces van 2017 nog open, en het was de burgers bij monde van toenmalig wethouder Paul Laudy -op eenstemmig verzoek van de betreffende raadsleden- als reactie op de eenzijdig opschorting van het toenmalige participatieproces in oktober 2017 expliciet toegezegd dat zij meegenomen zouden worden "aan de voorkant van het proces" bij de verdere planvorming in het Stationsgebied, juist inclusief de bus routing, ter wille van de integrale aanpak. De ambities van de bovengenoemde Gebiedsagenda van februari 2020 zijn dienaangaande ook glashelder. Door wethouder Ashley North werd in de raadsvergadering van 18 februari 2021 het doorkruisen van het nog lopende participatieproces voor de voorbereiding van de Gebiedsvisie voor het Stationsgebied onder andere verdedigd door te verwijzen naar het huidige College-akkoord waarin de ambitie van de "busvrije" Stationsweg reeds is neergelegd, terwijl ironisch genoeg juist het hoofdthema van het huidige College-akkoord onmiddellijk verwijst naar de noodzaak tot participatie, immers het draagt de ambitieuze titel: *"Samen maken we de stad"*. Bovendien vloeit het onderhavige participatietraject rechtstreeks voort uit de door de Gemeenteraad eerder vastgestelde Gebiedsagenda, waarin met duidelijke en forse rol voor het participatietraject met de stad is vastgelegd.

5. Nadere overwegingen ten aanzien van bepaalde inhoudelijke aspecten

5.1 Hierbij herhaal ik dat bovengenoemde gang van zaken onaanvaardbaar is en in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Meer specifiek is deze gang van zaken omtrent de totstandkoming van de onderhavige conceptgebiedsvisie zijn strijdig met de eisen van zorgvuldige, evenwichtige, en transparante afweging van betreffende belangen ten hoeve van een vereiste integrale planvorming, zoals ook geformuleerd in de Gebiedsagenda voor het Stationsgebied.

Voor de uitwerking van de gebiedsvisie is een uitgebreid en transparant participatieproces doorlopen. Waarbij onder meer in de bijeenkomsten van de Kennistafel inhoudelijke informatie (feiten en cijfers) transparant zijn gedeeld en besproken. In de integrale gebiedsvisie zijn ook alle belangrijke onderwerpen opgenomen voor een samenhangende doorontwikkeling van het gebied waarbij ook de ontwikkelingen in de omgeving in ogenschouw zijn genomen.

5.2 Over de verdere inhoud van de concept Gebiedsagenda valt veel te zeggen maar een echt inhoudelijk commentaar is in het licht van hierboven geconstateerde gebreken van beperkte waarde. Toch zal ik hierover nog enige opmerkingen maken.

U bedoelt hier de concept gebiedsvisie

5.3 Zoals ook neergelegd in de Gebiedsagenda voor het Stationsgebied zou het verouderde Masterplan van 2012 worden "verrijkt" op basis van de vereiste duurzaamheidsaspecten, (dus) met oog voor een integrale aanpak. Hierbij merk ik bovendien op dat het Masterplan van 2012 geen enkele (expliciete) referentie maakte naar "duurzaamheid" (hetgeen ook in de context van 2012 toch wel opvallend genoemd mag worden), en bovendien nadrukkelijk werd gedragen door de wens tot het ontwikkelen van meer bouwmeters, dat wil zeggen, de ambitie om te komen tot "verdichting" van nog beschikbare openbare ruimte, met het oog op meer kantoor-, winkel- en woning-ontwikkeling in het Stationsgebied. De grondslag daartoe is volgens de betrokken stedenbouwkundige te vinden in de *Transit Oriented Development* ("TOD"), kortweg 'intensieve projectontwikkeling bij OV-knooppunten', een stedenbouwkundige gedachte die oorspronkelijk is ontwikkeld in met name de grootstedelijke angelsaksische wereld. Over de nadelen en mogelijke bedenkingen over dit stedenbouwkundig TOD-concept in de Nederlandse context vanuit ook wetenschappelijke stedenbouwkundig perspectief is in de nu voorliggende concept Gebiedsvisie niets terug te vinden.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 13 / 16

Het stationsgebied wordt een hoogstedelijk gebied rondom de OV-Knoop om daarmee een aantrekkelijk woon en werkmilieu te realiseren op loopafstand van duurzame mobiliteitvormen. Waarbij de verdichting geen doel op zich en de visie een integrale uitwerking is waar prioriteiten als een goed functionerende OV-Knoop, goede afwikkeling van alle vervoersmodaliteiten, verduurzaming en vergroening, leefbaarheid, veiligheid etc., in samenhang zijn beschreven.

5.4 Bovenstaande klemte meer want meer recent onderzoek⁹ wijst uit dat dienaangaande wel de nodige kritische observaties te maken zijn, afgezien van de praktische problematiek ten aanzien van bijvoorbeeld bereikbaarheid en leefbaarheid, die reeds in eerdere communicaties en discussies naar voren zijn gekomen. Ten overvloede verwijs ik in dat verband ook naar mijn reacties bij de voorbereiding de Gebiedsvisie voor de Schipholweg, waarin een vergelijkbare vraagstukken een rol spelen¹⁰ -hetgeen gegeven de nabijheid van de Schipholweg bij het Stationsgebied ook vanzelf kan spreken.

9 Zie bijvoorbeeld R.Thomas e.a., "Is transit oriented development (TOD) an internationally transferable policy concept?", in: Regional Studies 52(5), p.1-13.

10 Terzijde merk ik op dat in verband met de totstandkoming van de Gebiedsvisie voor de Schipholweg zelfs door de gemeenteraad de binnen het -overigens sterk beperkte-participatieproces voorbereide bouwhoogte van 70 meter werd genegeerd en zonder nadere onderbouwing -en tegen het advies van uw College in- de mogelijkheid werd gecreëerd van een bouwhoogte tot 90 meter. Dergelijke besluitvorming illustreert ook de eendimensionale politieke focus op "verdichting", en staat op gespannen voet met de eisen van zorgvuldigheid, evenwichtigheid en transparantie op basis van de beginselen van behoorlijk bestuur.

11 Overigens, het gegeven dat dezelfde stedenbouwkundige die het Masterplan van 2012 heeft ontwikkeld (Rients Dijkstra, verbonden aan het bureau PosadMaxwan) nu ook weer is betrokken om het verouderde plan te heroverwegen zijn mogelijk ook geen stimulans geweest om tot andere conclusies te komen. Het wekt op zijn minst de indruk dat hier sprake is van een slager die is gevraagd zijn eigen vlees te keuren.

Door Posad Maxwan is bij de uitwerking van de gebiedsvisie is een set aan nieuwe documenten en gegevens gebruikt. Zoals de Gebiedsagenda Stationsgebied, het Handelingsperspectief voor de OV-Knoop, Leiden Verbindt, het Identiteitskompas, de Koersnotitie Mobiliteit, het duurzaamheidsadvies van Over Morgen, de ecologische advisering van Buiting.

Verder is in de periode vanaf eind 2019 t/m begin 2021 een uitgebreid participatieproces doorlopen. Zie hiervoor het 'participatieverslag'. Tijdens dit proces door veel belanghebbenden en belangstellenden veel waardevolle informatie verzameld die is gebruikt bij de uitwerking van de gebiedsvisie. Al deze documenten zijn bij u bekend en in participatieve processen tot stand gekomen.

Zoals bekend kan de raad, afwijkend van gedane voorstellen, tot besluitvorming komen.

5.5 In de nu voorliggende concept Gebiedsvisie is de oorspronkelijke basisopzet uit het Masterplan van 2012 eigenlijk volkomen ongewijzigd gebleven, er wordt vastgehouden aan de eendimensionale koers op vastgoedontwikkeling, zonder meer op gespannen voet met de op basis van de Gebiedsagenda vereiste integrale aanpak en duurzame gebiedsontwikkeling. Heel kort samengevat heeft het bij de voorbereiding van de concept Gebiedsagenda betrokken stedenbouwkundig bureau PosadMaxwan heeft in wezen slechts met het groene potlood het oorspronkelijke "grijze" plan wat aangekleurd en "vergroend".

Zie de reactie hier boven. Daarbij dient in relatie tot de basisopzet ook aangegeven te worden dat veel in het gebied vast ligt en niet veranderd kan worden: De ligging van de spoorbaan,

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 14 / 16

het NS station, de schipholtunnel, de ligging van de Leidse Ring Noord, de aanwezige bestaande bebouwing etc. En heeft de raad in de gebiedsagenda de tien stedenbouwkundige uitgangspunten uit het stedenbouwkundige plan van 2012 herbevestigd bij de vaststelling van de gebiedsagenda.

5.6 De concept Gebiedsvisie bevat geen transparante exercitie waarin duurzaamheidsuitgangspunten (als randvoorwaarde) worden afwogen tegen de klaarblijkelijke wens om vooral projectontwikkeling mogelijk te maken. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de concept Gebiedsvisie niet heeft geresulteerd in fundamentele heroverwegingen, en de oorspronkelijke projectontwikkeling onaangetast is gebleven.

12 Ten overvloede verwijs ik in dit verband naar de waarborgen die ook zijn neergelegd in de Leidse Hoogbouwvisie, waarin een integrale afweging en evenwichtige afweging van betreffende thema's en aspecten is vereist.

De gebiedsvisie is een integraal kader waarin duurzaamheid een belangrijk onderwerp is. Niet het leidende principe op basis waarvan bij de start de randvoorwaarden al waren bepaald. De verstedelijkingsopgave is met name het resultaat van de regionale afspraken die hier over zijn gemaakt en de behoefte die Leiden als stad heeft.

5.7 In verband met de in de concept Gebiedsvisie neergelegde beleidskeuze verwijs ten slotte als pregnant onderwerp ook nog eens op de klaarblijkelijke wens om de Stationsweg "busvrij" te maken terwijl ten aanzien van alle relevante thema's, op basis van transparant, zorgvuldig en evenwichtige afweging van thema's en belangen, geen enkele onderbouwing wordt gegeven. Daarmee ontbreekt evident een integrale aanpak, en is van duurzame gebiedsontwikkeling ook op dit specifieke aspect absoluut geen sprake. Het gegeven dat in de discussie omtrent de Autoluwe Binnenstad ten aanzien van het "bus vrij" maken van de Stationsweg wel relevante gegevens beschikbaar zouden zijn gemaakt -ten aanzien van met name verkeersveiligheid- is hoogst merkwaardig, nu de verschillende burgers, ook in het kader van de Kennistafel, ook om de betreffende gegevens hebben gevraagd maar nooit enige fundamentele informatie hieromtrent hebben mogen ontvangen. Deze gebrekkige aanpak is overigens niet alleen in strijd met de uitgangspunten van de Gebiedsagenda, maar in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Aan de Kennistafel is het onderwerp bus vrij maken Stationsweg meermaals besproken. Ook de 'feiten en cijfers' voor het stationsgebied en de binnenstad. Zie ook de reactie bij 4.4.

5.8 Daarenboven is het de gemeente bekend dat op basis van de eerste inventariserende analyses die in opdracht van de gemeente door de Omgevingsdienst West-Holland zijn verricht ten aanzien van het effect van de verplaatsing van bus routes -in het kader van de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde (in de periode tot aan het jaar 2017)- is gebleken dat er forse milieu- en gezondheidsimplicaties voortvloeien uit de concentratie van bus routes aan de zeezijde, met mogelijke milieu- en gezondheids-technische overschrijding van de toepasselijke nationale en Europeesrechtelijke normen en regelgeving. Dat dienaangaande in het kader van bovengenoemde discussie nog steeds geen volledig en transparant onderzoek is gedaan naar de betreffende milieu- en gezondheidsaspecten is onaanvaardbaar en wederom in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Zoals al eerder in deze brief aangegeven zullen alle maatregelen voldoen aan bouwvoorschriften, duurzaamheidseisen en andere nationale en Europeesrechtelijke normen en regelgeving.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 15 / 16

6. Conclusie: de concept Gebiedsvisie is onaanvaardbaar

6.1 Op basis van bovenstaande overwegingen heb ik moeten concluderen dat de concept Gebiedsvisie voor het Stationsgebied door fundamentele procedurele gebreken in voldoet aan de in de Gebiedsagenda duurzaamheidseisen geformuleerde integrale aanpak ten behoeve van duurzame gebiedsontwikkeling. Bovendien zijn verschillende procedurele en inhoudelijke elementen ten aanzien van de voorbereiding en inhoud van de concept Gebiedsvisie in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, en mogelijk in strijd met andere wettelijke bepalingen en regelingen, waaronder de hierboven genoemde toepasselijke nationale en Europeesrechtelijke normen en regelgeving ten aanzien van milieu- en gezondheid.

In de voorbereiding op de uitwerking van de gebiedsvisie is door het projectteam samen met de betrokken stakeholders veel onderzoek geactualiseerd en zijn nieuwe documenten uitgewerkt zoals de Gebiedsagenda Stationsgebied, het Handelingsperspectief voor de OV-Knoop, Leiden Verbindt, het Identiteitskompas, de Koersnotitie Mobiliteit, het duurzaamheidsadvies van Over Morgen, de ecologische advisering van Buiting. Verder is in de periode vanaf eind 2019 t/m begin 2021 een uitgebreid participatieproces doorlopen. Zie hiervoor het 'participatieverslag'. Tijdens dit proces door veel belanghebbenden en belangstellenden veel waardevolle informatie verzameld die is gebruikt bij de uitwerking van de gebiedsvisie. Al deze documenten zijn bij u bekend en in participatieve processen tot stand gekomen.

Op basis van deze informatie is de integrale gebiedsvisie tot stand gebracht om voor een toekomstbestendige doorontwikkeling van het stationsgebied te zorgen. De gebiedsvisie is het kader op hoofdlijnen en wordt vastgesteld door college en raad. Een volgende stap is de uitwerking van PVE's, kavelpaspoorten en inrichtingsplannen. Ook bij deze uitwerkingen van deze stukken wordt middels participatie de belanghebbenden en belangstellenden betrokken. En voordat een deelopgave daadwerkelijk in uitvoering gaat besluit college en gemeenteraad nogmaals over de precisie invulling er van middels een Uitvoeringsbesluit.

Alle maatregelen zullen voldoen aan bouwvoorschriften, duurzaamheidseisen en andere nationale en Europeesrechtelijke normen en regelgeving.

6.2 Een evenwichtige afwegingen van alle relevante thema's en belangen heeft in het geheel niet plaatsgevonden. Hierboven heb ik uitgebreid onderbouwd hoe een zorgvuldige, evenwichtige en transparante aanpak in aanzet vormgegeven had moeten worden.

In de door de gemeenteraad vastgestelde gebiedsagenda stationsgebied zijn alle vertrek & gesprekpunten en de belangrijke acht agendapunten benoemd die aan de orde zijn bij de uitwerking van de gebiedsvisie. Ook is hierin het uitgebreide participatieproces beschreven wat in het Plan van Aanpak voor de uitwerking van de gebiedsvisie door het college is vastgesteld. De gebiedsvisie is het resultaat van vastgestelde verrekpunten, het resultaat van de gesprekken over de agendapunten en de inbreng van externe experts. Op basis van deze informatie is een integrale en toekomstbestendige gebiedsvisie uitgewerkt die naar de toekomst ook de nodige flexibiliteit kent en gedetailleerde uitwerking vraagt.

6.3 In het verlengde van bovenstaande kan ook worden gewezen op de ambities in de door Nederlandse regering mede ondertekende Verklaring van Davos van januari 2018 (Davos declaration on Baukultur), ten behoeve van een daadwerkelijk kwalitatief hoogstaande en duurzame ontwikkeling van de openbare ruimte (vervat in het begrip "Baukultur"), op basis van een integraal en menselijk perspectief, met oog voor culturele waarden, leefbaarheid, gezondheid en sociale structuren, die in samenhang met milieu-eisen en klimaatadaptatie, zou moeten worden ontwikkeld. Verwacht mag worden dat gemeente met de bovengenoemde stevige ambities op het gebied van duurzaamheid in lijn met deze verklaring naar de planontwikkeling binnen de gemeente Leiden kijkt. Op geen enkele wijze is duidelijk hoe de

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 16 / 16

voorliggende concept Gebiedsvisie zich verhoudt tot de uitgangspunten uit de Verklaring van Davos.

Alle maatregelen zullen voldoen aan bouwvoorschriften, duurzaamheidseisen en andere nationale en Europeesrechtelijke normen en regelgeving.

6.4 Bovenstaande is fundamenteel om een duurzame, dus leefbare en gezonde, bereikbare maar ook op klimaatadaptatie gerichte planvorming te komen. Gegeven de internationaal erkende standaarden voor duurzame gebiedsontwikkeling zijn dat bovendien geen vrijblijvende alternatieven: het betreft hier punten waar men zich op een transparante, zorgvuldige en evenwichtige wijze rekenschap van dient geven. Dat is wat van behoorlijk bestuur mag worden verwacht, en onder de nationale en internationale (Europese) normen en regelgeving voor duurzaamheid in meer brede zin, bijvoorbeeld met betrekking tot klimaatadaptatie, milieu, gezondheid en leefbaarheid, is vereist. Daarbij kan ook worden verwezen naar bijvoorbeeld de Urgenda-uitspraak van de Hoge Raad, van 20 december 2019.

Alle plannen zullen voldoen aan geldende duurzaamheidseisen voldoen en waar mogelijk boven die eisen uit stijgen.

6.5 In het licht van alle ervaringen die ik -en vele andere burgers en betrokkenen- tot op heden hebben opgedaan bij de planontwikkeling voor het Stationsgebied en omgeving strekt het mijns ziens tot aanbeveling dat er op korte termijn een onafhankelijke procesbegeleider wordt verbonden aan het participatieproces. Het bureau WesselinkVanZijst heeft in dit kader reeds ruime ervaring opgedaan over de problematiek in dit gebied en discussies omtrent het handhaven van een transparant, zorgvuldig en evenwichtig participatieproces in het bijzonder. Graag licht ik bovenstaande eventueel nader toe in een gesprek.

Het participatieproces voor de uitwerking van de gebiedsvisie is uitgebreid de tijd genomen. Het is ondanks Corona zorgvuldig, transparant en evenwichtig vorm gegeven. En met de introductie van de Kennistafel tussen ingespeeld op specifieke behoeftes. Vanaf stap 1, de uitwerking van de Gebiedsagenda, begin 2020. Stap 2 de Informatiefase in maart. Stap 3 de meedenkfase en juni/juli en in september. En stap 4, de Reflectiefase, in februari 2021. Door de Reflectiefase ook ruim van te voren aan te kondigen hebben we de gelegenheid geboden vooraf rekening te kunnen houden met het geven van feedback op de concept gebiedsvisie. Verder heeft het projectteam gesproken met bureau WesselinkVanZijst. Tijdens dat gesprek is het participatieproces uit 2017 besproken en reflectie gevraagd op het participatieproces voor uitwerking van de gebiedsvisie. Deze reflectie was ronduit positief: uitgebreid, zorgvuldig en transparant. Ook de Kennistafel als plek waar feiten en cijfers besproken werden positief gewaardeerd.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jelle Deurman

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden



Gemeente Leiden
Bezoekadres Stationsplein 107
2312 AJ LEIDEN
Postadres Postbus 9100
2300 PC LEIDEN
E-mail j.deurman@leiden.nl
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 19 april 2021
Ons kenmerk Z/15/248216/3652805
Onderwerp Reactie op concept gebiedsvisie

Contactpersoon J. Deurman
Doorkiesnummer 14071

Z1F7AAF6B21

Geachte ,

Dank voor uw uitgebreide reactie op de concept gebiedsvisie. De punten die u in uw brief benoemd zijn opgenomen in het Participatieverslag (zie Doemee.leiden.nl) waarin onder meer het totale overzicht is opgenomen van onderwerpen waar reactie op gekomen is. In dat document wordt per onderwerp aangegeven wat met de input is gedaan en/of wat de beantwoording van een vraag is. In het participatieverslag is ook, geanonimiseerd, de brief van de wijkvereniging Houtkwartier en ons antwoord opgenomen. In deze brief treft u specifiek het antwoord aan op uw ingebrachte punten. Deze zijn *cursief* opgenomen in deze brief.

Inleiding

Het opstellen van de concept Gebiedsvisie en de verdere uitwerking daarvan is een uitermate complex project. Het voorliggende concept is een grote stap vooruit ten opzichte van de gebiedsvisie van 2012. De nieuwe gebiedsvisie is gebaseerd op een aantal prima uitgangspunten:

- Het zo veel mogelijk scheiden van de verschillende verkeerstromen (voetgangers, fietsers (verschillende soorten), bussen en auto's)
- Het zo veel mogelijk vermijden kruisende verschillende vervoersstromen
- Voetgangers als prio 1 en fietsers als prio 2 en daarna de bussen
- Integraal ontwerpen rekening houdend met alle verschillende aspecten.

We zijn bijzonder tevreden, dat het Leiden OV-knooppunt nu onderdeel is van een MIRT-verkenning.

Dank voor deze reactie, u heeft daar zelf tijdens de vele participatiemomenten zeker ook een bijdrage aan geleverd.

Het resultaat daarvan kan echter potentieel leiden tot forse consequenties voor de gebiedsvisie.

De concept visie kan en moet echter worden aangevuld. Het voorliggende concept kan b.v. beter door beschikbare informatie en voorstellen toe te voegen.

De gebiedsvisie is verder aangescherpt met informatie en onderbouwing van de verschillende afwegingen die ten grondslag liggen aan de gebiedsvisie.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 2 / 10

De gebiedsvisie zou een levende gebiedsvisie moeten zijn, die in de loop der tijd wordt aangevuld en verbeterd. In de komende jaren worden diverse aspecten uitgewerkt, waardoor wellicht nieuwe inzichten ontstaan. Er zal sprake zijn van nieuwe ontwikkelingen. Dit moet op een gecontroleerde manier kunnen leiden tot wijzigingen in de gebiedsvisie.

Een gebiedsvisie is een document dat de koers voor de toekomst uitzet waardoor de ontwikkeling van een gebied op basis van een visie tot stand kan komen. En precies wat u aangeeft: een gebiedsvisie moet ook ruimte en flexibiliteit houden voor ontwikkelingen die nu nog niet te voorzien zijn of nieuwe inzichten die zich voordoen. De gebiedsvisie legt daarom niet alles tot op detailniveau vast en laat ruimte die bij de uitwerking van de gebiedsvisie nader wordt ingevuld. De uitwerkingen zijn vervolgens ook onderdeel van besluitvorming in de gemeenteraad. En daarmee zorgen we voor een gecontroleerde invulling van de gebiedsvisie.

In onze optiek is de OV-knoop prioriteit 1. Alle andere ontwikkelingen op het gebied van b.v. de bouw van woningen en kantoren zou je daar omheen moeten realiseren. Helaas hebben we geen volledig inzicht in de feiten en informatie, die de basis vormen voor de concept Gebiedsvisie. Dit maakt het moeilijk om de haalbaarheid van alle voorstellen te beoordelen. Het is volstrekt onduidelijk hoe alle verschillende aspecten ten opzichte van elkaar zijn afgewogen. Het gaat daarbij om b.v. de hoeveelheid zon op straatniveau, de schaduwwerking, geluidshinder, wind, fijnstof, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, leefbaarheid etc.

De OV knoop krijgt, zeker in vergelijking tot het vorige plan, veel meer aandacht en gaat verder uitgewerkt worden in de MIRT-verkenning. In dat kader wordt in de gebiedsvisie voor de directe zone rondom de OV knoop flexibiliteit geboden en geen in de uitwerking. De onderliggende informatie is zo veel mogelijk beschikbaar gesteld in de verschillende participatieactiviteiten, via Doemee.nl en als antwoord op gestelde vragen tijdens het participatieproces. De afwegingen zijn zo goed mogelijk toegelicht, beschreven in de gebiedsvisie en bijbehorend raadsvoorstel en komen ook voort uit eerder vastgesteld beleid en bestaande kaders. Afwegingen die worden gemaakt voor het stationsgebied staan niet op zichzelf maar komen voor een groot deel ook voort uit afwegingen die zijn gemaakt op stedelijke, regionaal en soms zelfs landelijk niveau. Helaas kunnen we de onduidelijkheid hierover bij u niet wegnemen.

De concept gebiedsvisie geeft aan dat het Stationsgebied een groen karakter gaat krijgen. Dat zou heel fijn zijn. De vraag is wel hoe realistisch is dat beeld. Er bestaan twijfels vanwege de kabels en leidingen in de ondergrond. De Schipholtunnel loopt onder het Stationsgebied door. Die zal ongetwijfeld de groei van volwassen bomen verhinderen.

We zijn ons bewust van complicerende factoren voor het vergroenen van het stationsgebied. Er worden tot nu toe zeker voldoende mogelijkheden gezien om het gebied groener en ecologisch waardevoller te maken. Dit geldt niet alleen voor Leiden, alle binnenstedelijke gebieden zitten in dezelfde zoektocht. In de uitwerking van de gebiedsvisie naar concrete plannen zal dit verder handen en voeten gegeven worden.

Tijdens de vergadering van de Gemeenteraad van donderdag 18 februari is het voorstel Autoluwe Binnenstad aangenomen. Onderdeel van dit voorstel is het bus vrij maken van de Stationsweg en de Steenstraat. Alternatieven moeten nog verder worden onderzocht. Het is de vraag of de alternatieven haalbaar zijn. De Provincie moet nog een routebesluit nemen over de regionale buslijnen en de R-net lijn 400. Verder mag worden verwacht, dat de MIRT-verkenning ook impact zal hebben op het busverkeer en de bijbehorende routes. In deze reflectie gaan we er daarom vanuit, dat het bus vrij maken van de Stationsweg en de Steenstraat nog ter discussie gesteld kan worden.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 3 / 10

De keuze om een wijziging aan te brengen in de routestructuur voor bussen leeft al heel lang in de stad en heeft meerdere redenen. Op dit moment mengen grote aantallen fietsers, voetgangers, bussen en laad- en losverkeer op een smal gemengd straatprofiel op een van de drukste stukken binnenstad. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, om de groei op te kunnen vangen en om een kwalitatieve entree van de stad te kunnen maken is de keuze gemaakt om bussen op termijn niet meer via deze route te laten rijden. Hierdoor kan het straatprofiel veilig en hoogwaardig worden ingericht en kan de groei van het aantal fietsers en voetgangers worden opgevangen. Belangrijk daarbij is dat de nieuwe bus routes goed kunnen functioneren voor alle vormen van verkeer, dat ze verkeerveilig zijn en dat ook daar, door middel van herinrichting, een verbeterde openbare ruimte kan ontstaan. De verschillende onderzoeken die zijn gedaan laten voldoende en meerdere mogelijkheden zien om dit te realiseren. Voor het niveau van de gebiedsvisie is dat voldoende basis. Uitwerking is zeker nog nodig om de definitieve oplossingen, inrichting en planning te bepalen. R-net 400 maakt onderdeel uit van de Centrumroute en het HOV netwerk Zuid-Holland-Noord. Hierover zijn afspraken gemaakt met de Provincie Zuid-Holland. In de gebiedsvisie is extra aandacht besteed aan de onderbouwing en afweging die is gemaakt.

Stadzijde Spoor

Kantoorlocaties

De wenselijkheid van kantoorruimte in de nabijheid van het spoorstation is onomstreden. In het concept van de Gebiedsvisie wordt er niets veranderd in de behoefte aan kantoorruimte. Er wordt gerefereerd aan de groei van het LBSP, vervanging van verouderde kantoorruimte, de aantrekkende kracht van een OV knoppunt en de overloop vanuit Amsterdam. De voorziene groei van het kantorenareaal lijkt toch wel erg optimistisch, vooral in het post-Corona tijdperk. Een halvering van de kantoorbehoefte ligt immers in het verschiet. Het is daarom in de ontwerpen te anticiperen op de mogelijkheid tot ombouw naar woonruimte als blijkt dat de kantoorbehoefte tegenvalt.

De programmatische invulling is onderzocht door Bureau Stedelijke Planning. Een belangrijke conclusie daaruit is dat locaties zoals het stationsgebied Leiden nog steeds bijzonder goed in de markt liggen (in tegenstelling tot kantoorlocaties die meer in de periferie liggen). Dat wordt ook onderschreven door beleid van de provincie waarin het stationsgebied Leiden een van de weinige gebieden is waar nog nieuwe kantooroppervlakte mogelijk gemaakt wordt. De impact van corona zit niet zo zeer op het totale oppervlakte maar zit vooral in de trend dat minder behoefte is aan zeer grote kantooroppervlaktes als geheel maar meer aan flexibele kleinere eenheden. De gebiedsvisie biedt veel flexibiliteit om daar op in te spelen bij de uitwerking van deelgebieden. Daarbij is ook functiewisseling van kantoren naar wonen mogelijk.

Stationsplein en Stationsweg

Het streven om het stationsgebied (stadszijde) verblijfsgebied te maken en echt dynamisch te maken, maakt het noodzakelijk daar een kwalitatief hoogwaardig winkelgebied en veel horecagelegenheid te bieden. Pas dan zal daar drukte, levendigheid en reuring gaan ontstaan.

Een van de uitgangspunten om dit te bereiken is het maken van een hoogwaardige openbare ruimte waarbij de plinten van de gebouwen worden gevuld met gemengde publieke functies, horeca etc. Daar zullen ook retail-functies tussen zitten maar de nadruk ligt op een gemengd aanbod en niet op een winkelgebied. De grote hoeveelheid reizigers en bezoekers van het gebied brengen reuring met zich mee. Door de voorgestelde ontwikkeling transformeert het stationsgebied zich van een enigszins onaangenaam transit gebied naar een prettig woon-, werk-, reis- en verblijfsgebied zoals ook is gebeurd met andere stationsgebieden in Nederland die de laatste jaren deze transitie hebben ondergaan.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 4 / 10

Wanneer besloten wordt om het busverkeer en de auto's van de Stationsweg en Steenstraat te weren, kan er onder voorwaarden een prettiger verblijfgebied ontstaan. Het blijven toestaan van fietsen, brommers en scooters in deze straten is dan niet erg logisch. De gedachte, dat de aanleg van aparte fietspaden door het leggen van drempels of aanbrengen van belijning niet gewenst is en de verwachting dat de diverse verkeersstromen elkaar in de praktijk niet in de weg zullen zitten (zie uitspraken tijdens de presentatie van de concept-gebiedsvisie) ondersteunen wij niet. Er ontstaan daardoor volstrekt onoverzichtelijke en chaotische situaties. Derhalve is het pleidooi om in ieder geval de Stationsweg en het Stationsplein ook fietsvrij te maken en de ingangen naar fietsenstallingen en fietsparkeergarages aan de randen van het Stationsgebied te plaatsen. De ingangen zijn dan bereikbaar vanaf het Schuttersveld, de Morssingel, Plesmanlaan en Rijsburgerweg. De Steenstraat ook fietsvrij maken valt te overwegen maar dat stuit vanwege kruisende straten wellicht op problemen. Daar moeten dan wel duidelijke fietspaden worden voorzien.

Door de keuze te maken om geen bussen meer via het Stationsplein, Stationsweg, Steenstraat te laten rijden wordt het mogelijk het gebied in te richten op fietsers en voetgangers. Er is geen breed asfaltprofiel meer nodig om bussen in twee richtingen te faciliteren. De ruimte die vrij komt biedt kansen voor vergroening, bredere trottoir en een smaller wegprofiel voor fietsers en bevoorravingsverkeer. In de uitwerking van de gebiedsvisie zal een ontwerp voor het Stationsplein, de Stationsweg en de Steenstraat gemaakt worden. Ook verminderd het aantal conflictpunten tussen modaliteiten en ontstaat meer overzicht. De routes aan weerszijden van het stationsgebied worden verbeterd om doorgaande fietsers te verleiden niet meer door het centrale deel te fietsen. De nadruk ligt hier op comfortabel door fietsen. Fietsers met een bestemming in het gebied zelf zullen gebruik maken van de routes door het centrale deel. Door de groei van het fietsverkeer zal de route stationsweg nodig blijven.

Stationsgebouw

Het mogelijk maken van een vrije doorgang voor voetgangers door het stationsgebouw is gewenst. Het is dan nodig om de poortjes anders te situeren (links en rechts van deze vrije doorgang voor de trappen of op de perrons) en ook elders in neergangen/opgangen naar/van de sporen te voorzien.

Dit is inbreng vanuit de gemeente in de MIRT-verkenning. Het zou een enorme winst kunnen zijn voor beter organiseren van loopstromen rondom de OV-Knoop. Tegelijkertijd vergt het flinke investeringen en onderhandelingen met ProRail en de NS.

Busstation en busroutes

In de concept Gebiedsvisie zijn 5 mogelijk alternatieven opgenomen voor het busstation op de huidige locatie. Onze voorkeur gaat uit 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. Het busstation zou op korte afstand van de toegang tot het station moeten liggen. Reizigers moeten droog van het busstation naar het station kunnen lopen.

Het huidige ontwerp van het busstation op de huidige locatie en de rooilijn van De Geus maken het onmogelijk om nog met grote bussen via de Stationsweg en de Steenstraat naar het centrum te rijden. Met shuttle busjes naar het centrum via Stationsweg en Steenstraat is wel mogelijk.

Het onderzoek naar de toekomstige bus routes betreft 3 alternatieven en 2 sub-varianten. Dit onderzoek is nog niet afgerond. Een autoluwe binnenstad, de Stationsweg en Steenstraat bus vrij maken en de verschillende mogelijke bus routes vragen om een integrale afweging. Het gaat om de complexe afweging van een groot aantal aspecten. Het is noodzakelijk om

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 5 / 10

afwegingscriteria vast te stellen. Een Multi criteria analyse is nodig om de plussen en minnen af te wegen. Een dergelijke analyse ontbreekt.

Er is samen met de concessiehouder provincie Zuid-Holland voor het stationsgebied onderzoek gedaan naar het functioneren van mogelijke bus routes. Voor de verdere routing door de binnenstad is eveneens een verkenning gedaan naar de mogelijkheden. Daarin zijn verschillende criteria op een rij gezet. De uitkomst is dat er voldoende mogelijkheden en opties worden gezien om het busverkeer via andere routes van en naar de binnenstad te leiden. Dit is door de gemeenteraad vastgelegd in de Agenda Autoluw. Bij de uitwerking van de Agenda Autoluw en de gebiedsvisie stationsgebied zal nog veel nader onderzoek worden uitgevoerd om de uiteindelijke oplossingen, variantkeuzes en planning te bepalen.

MIRT-verkenning

De MIRT-verkenning zal ongetwijfeld consequenties hebben voor de bus routes. Verder zal ook de provincie Zuid-Holland een belangrijke stem hebben. De provincie verleent immers de concessie en dient een routebesluit te nemen.

De provincie is nauw betrokken bij de planvorming rondom bus routes. De provincie neemt geen routebesluiten. In de concessie zit een grote mate van vrijheid voor de vervoerder om het lijnen net qua routing en frequentie in te vullen naar eigen inzicht. Daarbij is de vervoerder afhankelijk van de wegen die beschikbaar zijn voor busverkeer. Dit wordt bepaald door de wegbeheerder, in dit geval de gemeente. Voor R-net lijnen schrijft de provincie wel de routes voor in de concessie-uitvraag. Het bepalen van buslijnen is daarmee altijd een samenspel tussen de drie genoemde partijen.

Auto-vrij en bus-vrij maken Stationsweg en Steenstraat

Het auto-vrij en bus-vrij maken van de Stationsweg en de Steenstraat heeft een belangrijk negatief effect op de bereikbaarheid van het centrum voor meerdere doelgroepen (ouderen, gehandicapten, etc.). Wanneer daar toch toe wordt besloten dienen er alternatieven beschikbaar te zijn. Voor zover die bestaan uit alternatieve bus routes zullen deze allemaal langer zijn en leiden tot langere rijtijden en hogere exploitatiekosten. Dit leidt tot een verslechtering van de dienstverlening. Dan moeten wel alle mogelijke consequenties worden overzien. Bovendien zou de Provincie een positief route-besluit moeten nemen over de R-net lijnen en de betreffende regionale buslijnen.

Zie ook eerdere beantwoording. Door de keuzes die gemaakt worden blijft het station, het stationsgebied en de binnenstad goed bereikbaar voor openbaar vervoer. Langs de Centrumroute worden R-net haltes aangelegd die gelegen zijn op centrale plekken aan aanloopstraten naar het centrum. Stadslijnen blijven de Breestraat bedienen. De topprioriteit wordt alleen wel gelegd bij fietsers en voetgangers. Die vertegenwoordigen 75% van alle treinreizigers en de verwachting is bovendien dat deze groep in absolute aantallen nog flink zal groeien. Langere rijtijden zijn nihil of beperkt. Tevens is de inschatting dat de betrouwbaarheid van rijtijden beter zullen zijn over de nieuwe routes omdat er minder kans op verstoring is op de alternatieve routes. Betrouwbaarheid is voor busverkeer een belangrijk gegeven bij het efficiënt uitvoeren van een dienstregeling.

Mobiliteit

In grote lijnen zijn we het eens met de basis principes en de prioriteiten, die zijn gehanteerd. Op blz. 78 wordt een cirkel van 250 m getekend rondom het station. Wat ons betreft zou dat een cirkel van 1.000 meter mogen zijn in relatie tot de mobiliteitsaspecten van het Stationsgebied.

Het trekken van een lijn leidt per definitie tot discussie. De invloedssfeer van de mobiliteitsaspecten van de OV knoop is landelijk, zeker ook regionaal (bus- en

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 6 / 10

fietsverbindingen) en binnen de stad. De belangrijke raakvlakken en de afstemming daarmee worden in de gebiedsvisie nader benoemd.

Een belangrijk punt van zorg is de parkeernorm “nul” voor het Stationsgebied. Het Houtkwartier hoort bij parkeerzone B2 en grenst direct aan het Stationsgebied. Er wordt verwacht dat een significant aantal bezoekers een parkeerplaats zal zoeken in onze wijk. Het deel van onze wijk dat direct grenst aan het Stationsgebied kent een hoge parkeerdruk. Het Houtkwartier is geen gewone woonwijk. We zijn een atypische wijk. De maatgevende parkeerdruk ligt in de ochtend en niet in de avond. De parkeerdruk is vooral dicht bij het Stationsgebied veel hoger dan in de rest van de wijk. Adequate maatregelen zijn noodzakelijk.

De parkeersituatie in het Houtkwartier, net als in alle andere woonwijken, wordt gemonitord. Mocht hier aanleiding voor zijn, kunnen flankerende maatregelen overwogen worden.

Westzijde Spoor

In de concept Gebiedsvisie heeft de westzijde van het spoor onvoldoende aandacht gekregen. De aandacht is zeker niet gelijkwaardig aan de aandacht voor de stadzijde. Zichtlijnen zijn alleen bekeken vanuit de binnenstad en niet vanaf de westzijde!!! Gezien vanuit de binnenstad zijn de bouwhoogtes 30, 50 resp. 70 meter. Gezien vanuit de westzijde zijn de maximale bouwhoogtes allemaal al direct 70 meter. Op basis van de plaatjes en de tekst lijkt het erop, dat aan de westzijde 3 rijen bomen worden voorzien en 10 Kiss & Ride plekken. Dat is wel bijzonder mager.

Dit doet geen recht aan het deel van het projectteam, dat zich heeft beziggehouden met het maken van plannen voor de OV-knoop zoals:

- het scheiden van de verschillende verkeerstromen
- de uitbreiding van de ondergrondse fietsenstalling
- het plan om de ingang van de fietsenstalling te verplaatsen naar het kruispunt Bargelaan / Rijsburgerweg.

De ontwikkelde voorstellen zijn niet opgenomen in de concept van de gebiedsvisie.

Bouwhoogtes en zichtbaarheid

Het zwaartepunt in de gebiedsvisie als het gaat over het toevoegen van bouwvolume ligt aan de binnenstad zijde. De nadruk ligt dus ook nadrukkelijk op het aansluiten op de binnenstad, tot aan het spoor. Vanuit die gedachte is de opbouw in hoogte opgezet. Aansluitend op deze bebouwing ligt een spoorbundel van 80m breed. Ten opzichte van de 70m bebouwing ligt de dichtstbijzijnde bebouwing aan de Rijsburgerweg op ruim 200m.

De historische binnenstad is beschermd stadsgezicht. Gemeente Leiden houdt in bestemmingsplannen rekening met de cultuur historische waarden van de binnenstad. Een en ander is vastgelegd in de Hoogbouwvisie. En hoewel geen kwaad woord over de bijzondere kwaliteit van de Rijsburgerweg, geldt dit niet voor de Rijsburgerweg. Vanuit deze bijzondere status van de historische binnenstad gaat in zichtlijnen studies de meeste aandacht uit naar zicht vanuit de binnenstad op het stationsgebied. Wat niet wil zeggen dat de generzijde van het spoor wordt genegeerd. In Hoogte Effectenrapportages als bijlages bij de bestemmingsplannen voor Lorentz, Octagon en De Geus is ook het zicht vanuit de Rijsburgerweg meegenomen.

Niettemin wordt uw opmerking ter harte genomen en zal in de finale versie van de hoogbouwvisie een analyse op zichtbaarheid van de bovenbouwen vanuit westelijke richting zijn opgenomen.

Bargelaan

Op de Bargelaan ligt een veelheid aan opgaves en ruimteclaims. die ieder om specifieke aandacht en om een samenhangende aanpak vragen in een grootse herinrichting. Uw opmerking is terecht, de toekomst van de Bargelaan komt onvoldoende naar voren in de conceptversie van de visie, in de finale versie zal dit zijn aangepast. De voorstelling voor

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 7 / 10

vergroening op de Bargelaan zoals nu opgenomen in de visie geeft ten onrechte de indruk als dat dit een finaal beeld is. De visie zal beschrijven als dat er vergroend zal gaan worden op de Bargelaan. De exacte wijze waarop is een opgave voor de uitwerking naar een inrichtingsplan voor de Bargelaan.

Bushalte aan de westzijde

Indien besloten wordt om de Stationsweg en de Steenstraat bus vrij te maken, mag je verwachten dat het aantal instappers en uitstappers aan de westkant van het station veel groter wordt. Van het perron naar de bushalte aan de westzijde is dan de kortste route om met de bus richting centrum te gaan. De capaciteit van deze bushalte moet hierop worden aangepast. De busreizigers zouden de stationshal droog moeten kunnen bereiken.

Dit punt is bekend. Bij de uitwerking van de inrichting van de Bargelaan zal hier invulling aangegeven worden. Er is zeker een aantal oplossingen voor mogelijk. De ruimtelijke situatie kan worden aangepast zodat er een haltekom ontstaat waardoor bussen kunnen passeren. De haltes kunnen verlengd worden en oversteekbaarheid van de Bargelaan kan verbeterd worden door dit duidelijk te begeleiden en toe te spitsen op duidelijk vormgegeven locaties. Ook kan er voor gekozen worden om niet alle buslijnen te laten stoppen op deze halte, gezien de nabijheid van het busstation.

Taxistandplaats

Over de taxistandplaats wordt in het huidige concept van de gebiedsvisie nog geen uitsluitel gegeven. Er worden 5 alternatieven genoemd voor de huidige taxistandplaats. Het zou goed zijn wanneer het taxidek aan de voorzijde van het station verdwijnt en dat dat weer open gebied wordt. Een nieuwe taxistandplaats aan de achterzijde van het station of in combinatie met het busstation aan de voorzijde van het station lijkt dan onontkoombaar. Een locatie is echter nog nergens aangeduid.

Voor de taxilocatie worden, met het oog op het MIRT traject, net als met de busstation locatie, nog verschillende mogelijkheden opengelaten. Dit is een plek waar verschillende aspecten van de OV knoop aan de orde zijn (taxifunctie, openbare ruimte, fietsparkeren, logistiek) en waar in het MIRT traject een definitieve keuze in gemaakt moet worden.

Tramverbinding

In de concept Gebiedsvisie wordt genoemd dat aan de westzijde van het spoor ruimte gereserveerd moet worden voor een tramverbinding. Nergens is een dergelijke reservering zichtbaar.

Het is belangrijk om rekening te houden met mogelijke toekomstige systeemwijzigingen in het openbaar vervoer. De opgave is om ruimtelijk rekening te houden met varianten die enigszins realistisch zijn. In de MIRT-verkenning zal dit nader uitgewerkt worden.

Toevoegen functies

De westzijde van het spoor kan een eigen warmer karakter krijgen door het toevoegen van functies b.v.:

- Verblijf
- Ontmoeten
- Cultuur
- Horeca
- Een bestemming voor het Verweij huis.

Natuurlijk is de medewerking van LUMC nodig. Zij zijn immers eigenaar van de grond aan de NW-zijde van de Bargelaan. Een plan dat rekening houdt met de belangen van LUMC moet mogelijk zijn.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 8 / 10

De eigendomsgrens bij de Bargelaan ligt op de overgang van het fietspad en voetpad. Er liggen inderdaad verschillende kansen om van de Bargelaan en directe omgeving een interessant en aantrekkelijk gebied te maken. Het LUMC is als grondeigenaar hierbij een belangrijke partij. Ook voor het LUMC kan deze ontwikkeling interessant zijn. Het LUMC is daarom in de MIRT-verkenning een belangrijke partner en zal daar nauw bij betrokken zijn.

Groene Corridor: Verbinden Leidse Hout met het Singelpark

Vanuit de [REDACTED] is meermaals bij de gemeente voorgesteld om de genoemde verbinding te realiseren. De mogelijkheden zijn er. Er is echter niets zichtbaar gemaakt in het concept van de Gebiedsvisie. Het deel van de groene corridor in de Boerhaavelaan wordt gerealiseerd door het project Herinrichting Houtkwartier Oost. Aan de stadszijde wordt een groene verbinding genoemd vanaf het Stationsplein naar het Singelpark. Er ontbreekt nog slecht één schakel n.l. vanaf de Boerhaavelaan naar het Stationsplein.

De gebiedsvisie beschrijft dat: Het stationsgebied is omsloten door een groene hoofdstructuur, bestaande uit de singels 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. De exacte wijze waarop is een opgave voor de uitwerking naar een inrichtingsplan voor het deel Rijnsburgerweg dat Schuttersveld en Boerhaavelaan verbind.

Connexxion locatie

De gemeente heeft de suggesties en reacties vanuit onze wijk prima opgepakt voor de inrichting en bebouwing van deze locatie. De voorgestelde hoogtes passen bij de zichtlijnen en de wens om de zon ook in de toekomst te laten schijnen in de achtertuinten van de bestaande woningen. Wellicht kunnen de hoogte-accenten nog geoptimaliseerd worden in relatie tot de zon in de achtertuinten.

De toegang tot de locatie verloopt via de Rijnsburgerweg. Ook dat is overeenkomstig de wensen van de bewoners van het Houtkwartier. Bij de realisatie van meerlaagse woningbouw aan de kant van het spoor moet speciaal aandacht worden besteed aan de geluidsoverlast en slechte lucht door afremmende treinen met slijtende, blokkerende wielen op het spoor. Dit geldt in het bijzonder voor de woonlaag, die op dezelfde hoogte ligt als het spoor.

Terechte vaststelling, in de uitwerking voor de bouwplannen op de Connexxionlocatie zal de bebouwing langs het spoor bijzonder veel aandacht vragen, het is geen eenvoudige locatie.

Rijnsburgerweg / Posthof rotonde

De volgende cursieve tekst staat in de concept Gebiedsvisie:

Het mogelijk verminderen van doorgaand autoverkeer op de Rijnsburgerweg biedt het Stationsgebied en omgeving veel kansen. Fietsers en voetgangers kunnen meer ruimte krijgen, kruispunten worden overzichtelijker en minder belast. De Rijnsburgerweg kan dan verkeersveilig, 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.

In onze optiek is de Rijnsburgerweg met in het verlengde daarvan het Schuttersveld een belangrijke toegangsweg naar het Stationsgebied. We hebben er dan ook voor gepleit om dit een integraal onderdeel te maken van het onderdeel bereikbaarheid in de gebiedsvisie. Dit is nu niet het geval. Er is een cirkel getekend met een straal van 250 meter (zie blz. 78). Daarmee valt de Rijnsburgerweg en de Posthof rotonde voor een groot deel c.q. geheel buiten de gebiedsvisie. Het is noodzakelijk om het hele traject van Molen De Valk,

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 9 / 10

Schuttersveld, Bargelaan, Rijnsburgerweg, Posthof rotonde in hun onderlinge samenhang te ontwerpen en in te richten.

De samenhang tussen de verschillende genoemde wegen is groot en wordt ook onderkend. De samenhang is feitelijk nog groter omdat ook maatregelen op de Leidse Ring, de noord-zuid verbinding op het LBSP en de connectie met Oegstgeest invloed hebben. Al deze onderdelen worden in samenhang bekeken en intern op elkaar afgestemd om stap voor stap toe te werken naar oplossingen die elkaar versterken. De projecten zijn echter te groot om als een project aangestuurd te worden. De Rijnsburgerweg en de Posthof rotonde staan qua opgave sterk op het netvlies en zijn integraal onderdeel van het project noord-zuid verbinding LBSP. Het Schuttersveld en de Bargelaan maken onderdeel uit van de planontwikkeling Stationsgebied. Door daarboven afstemming te organiseren vanuit gezamenlijke doelstellingen worden samenhangende keuzes gewaarborgd.

Uit overwegingen van overzichtelijkheid en verkeersveiligheid zouden tweerichtings fietspaden zo veel mogelijk moeten worden vermeden. De toekomstige bus routes vormen daarbij ook een belangrijke parameter. Wanneer de Provincie via een Tracébesluit instemt met R-net lijn 400 via het Schuttersveld zal in beide richtingen een vrije busbaan nodig zijn. Het ontwerp zal ook worden beïnvloed door te nemen besluiten over de toekomstige bus routes. Gevolg van het eventueel bus-vrij maken van de Stationsweg en Steenstraat is dat het verleggen van bus routes nodig is. Dat is, afhankelijk van keuzes daaromtrent, van invloed op bij voorbeeld de inrichting van het Schuttersveld (vrije busbanen in beide richtingen!). In het huidige in participatie gebrachte herinrichtingsplan Schuttersveld is daarmee geen rekening gehouden.

Bij de herinrichting van het Schuttersveld is rekening gehouden met het goed laten doorstromen van busverkeer. Dit kan door middel van sturing in prioriteit via verkeerslichten en via het realiseren van bus stroken. Uit de modelberekeningen blijkt dat het busverkeer voldoende doorstroomt en dat er alleen in westelijke richting een bus strook nodig is. In oostelijk richting kan het busverkeer meerijden met autoverkeer.

De Rijnsburgerweg is een hoofd fietsroute met vooral in de spits zeer veel fietsers. In de concept Gebiedsvisie wordt genoemd, dat fietsers en voetgangers bij kruispunten en verkeerslichten voorrang hebben op bussen. Dat heeft onze instemming. In de documentatie van de autoluwe binnenstad wordt gesteld dat de R-net lijn 400 bij alle verkeerslichten prioriteit krijgt. Deze lijn gaat in de brede spits 8 keer per uur rijden in beide richtingen. In het onderzoek van Goudappel-Coffeng wordt aangegeven dat deze prioriteit ook geldt voor de verkeerslichten bij het kruispunt Rijnsburgerweg / Bargelaan. Dit staat haaks op het beleid van voetgangers en fietsers hebben prioriteit boven bus- en autoverkeer.

Fietsers en voetgangers krijgen bij de hoofdindeling in het gebied zo veel mogelijk prioriteit. Het is daarbij belangrijk dat het aantal punten waar fietsers, voetgangers en bussen elkaar kruisen verminderd. Dat zal niet op alle punten in het gebied kunnen, soms zijn compromissen nodig. In de concept gebiedsvisie staat bij ons weten niet letterlijk dat fietsers bij alle kruispunten en verkeerslichten voorrang hebben op bussen. Mocht dat onduidelijk zijn dan passen we de tekst van de gebiedsvisie aan. Uit de modelberekeningen komt naar voren dat bij het kruispunt Bargelaan / Rijnsburgerweg een gelijkwaardige prioriteit fietser/bussen de beste doorstroming biedt. Voor fietsers (en voetgangers) is het daar mogelijk om twee keer per cyclus groen licht te krijgen wat de doorstroming voor fietsers bevordert. Bij de uitwerking zal dit nader geoptimaliseerd worden.

Voor de besluitvorming omtrent m.n. de Rijnsburgerweg / Posthof rotonde speelt een groot aantal aspecten een rol zoals:

- Kruispunten en oversteekplaatsen
- Reductie van de hoeveelheid doorgaand verkeer

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Pagina 10 / 10

- De capaciteit van de wegen en voetpaden
- De vergroening
- Parkeerplaatsen
- Verkeer van en naar het Houtkwartier van 5.500 scholieren verdeeld over 12 schoollocaties
- De aanwezigheid van 8 kinderdagverblijven waarvan 6 langs de Rijnsburgerweg
- Verkeer van en naar het Alrijne ziekenhuis
- Het oplossen van de onveilige verkeerssituaties
- Zorgen dat wordt voldaan wordt aan de wettelijke normen voor geluid en fijnstof.

Dit zijn terechte punten waar rondom de Posthof rotonde en de Rijnsburgerweg flinke verbeteringen gerealiseerd kunnen worden. Dit wordt meegenomen in het project noord-zuid verbinding LBSP.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jelle Deurman

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Gemeente Leiden
Bezoekadres Stationsplein 107
2312 AJ LEIDEN
Postadres Postbus 9100
2300 PC LEIDEN
E-mail
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 19 april 2021
Ons kenmerk Z/15/248216/3651079
Onderwerp Reactie op concept gebiedsvisie

Contactpersoon J. Deurman
Doorkiesnummer 14071

Z1F73B7DDBF

Geachte [REDACTED],

Dank voor uw uitgebreide reactie op de concept gebiedsvisie. De punten die u in uw brief benoemd zijn opgenomen in het Participatieverslag (zie Doemee.leiden.nl) waarin onder meer het totale overzicht is opgenomen van onderwerpen waar reactie op gekomen is. In dat document wordt per onderwerp aangegeven wat met de input is gedaan en/of wat de beantwoording van een vraag is. In het participatieverslag is ook, geanonimiseerd, de brief van de [REDACTED] en ons antwoord opgenomen. In deze brief treft u specifiek het antwoord aan op uw ingebrachte punten. Deze zijn *cursief* opgenomen in deze brief.

Ons zwaarste kritiekpunt : op 1, 2 en 3 staan nu zo veel mogelijk gebouwen neerzetten en op 4 vul de overblijvende ruimte op met stedelijk groen. Wij zeggen : toon durf, ambitie en leiderschap door de publieke ruimte op 1 te zetten en de gebouwen op 2.

De gebiedsvisie voor het stationsgebied zet in op efficiënt benutten van schaarse grond, waarbij zowel de openbare ruimte als de gebouwen op 1 staan. Vanuit stedelijk oogpunt is het stationsgebied – mede gezien de centrale ligging en de uitstekende bereikbaarheid - de belangrijkste verdichtingslocatie van de stad. Dat uit zich ook in de hoogte: Hier vinden we de grootste concentratie hoogbouw.

Maar de gemeente zal dan zeggen : waarom?
Deze totaal andere aanpak is nodig om ons gebied pandemie-, hitte- en regenval-proof te maken. Dat is nu niet het geval.

Pandemie proof

Virologen geven aan dat pandemieën een blijvend (belangrijk) deel van ons leven zullen uitmaken. Hun conclusie : dat vergt veel extra ruimte om ons vrijelijk en veilig in de publieke ruimte te kunnen bewegen.

U schreef ons al eerder we in de toekomst met meerdere nieuwe virussen geconfronteerd zullen worden en dat er daarom geen sprake meer zou moeten zijn van verdichting. U gaf aan dat met het samenbrengen van duizenden mensen in een klein gebied het moeilijk is om aanvallen op de volksgezondheid tegen te gaan. Een beleid van verdichting past naar uw mening niet in een gezonde stad.

Wij denken dat we inderdaad in de toekomst met nieuwe pandemieën geconfronteerd kunnen worden: in retroperspectief doet zich ongeveer elke 100 jaar een pandemie vergelijkbaar met de coronapandemie van nu zich voor. Dit zal in de toekomst waarschijnlijk ook zo blijven.

Onze stelling is dat er geen wetenschappelijk bewijs is waarin een directe relatie is gelegd tussen de coronapandemie en wonen in hoge dichtheid. De verspreiding van het coronavirus in maart 2020 verliep in het begin met name in de Brabantse dorpen waar een link met de carnavalsfestiviteiten kon worden gelegd als voedingsbodem voor snelle verspreiding. Leiden, als dichtbebouwde stad, kwam er in deze '1^e golf' van de coronapandemie redelijk goed af: de aantallen besmettingen in onze stad waren relatief laag vergeleken bij andere delen van het land.

Nederland groeit harder dan verwacht, er is grote behoefte aan goede woningen. De gemeente Leiden heeft geen andere optie dan bouwen binnen de stad. Binnen de grenzen van de gemeente ligt nog één polder open, en die willen we ook graag open houden.

Verdichten binnen de stad is niet perse ongezond en ook niet perse gevaarlijker in relatie tot een pandemie: wij werken hard aan een gezonde leefomgeving, inclusief vergroening, verduurzaming en het beperken van automobilititeit door het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoergebruik.

Wij denken dat een gezonde leefomgeving gebaat is bij een grote mate van verdichting: vanuit een compacte stad wandel of fiets je, via de binnenstedelijke groenstructuren, naar de open omliggende polders. Het dichtbouwen van deze polders, nodig om in lagere dichtheid toch te kunnen voorzien in de woningbehoefte, is inefficiënt gebruik van de schaarse grond en draagt naar onze mening extra bij aan de verstening van de leefomgeving en aan extra automobilititeit. Ook het draagvlak voor maatschappelijke diensten, waaronder gezondheidszorg, neemt af bij het bouwen in lage dichtheden.

De coronapandemie leert ons ook dat het huis steeds belangrijker wordt: niet alleen om te slapen en ontspannen, maar ook als (deel)werkplek. De gemiddelde oppervlakte van een woning kan de komende jaren daarom weleens gaan toenemen. De behoefte aan meer vierkante meters wonen zal als gevolg hebben dat we, om een gezonde goed functionerende stad te blijven, mogelijk nog meer moeten verdichten. Zeker omdat de behoefte aan bereikbaar groen juist dan ook aanwezig blijft.

Wij denken derhalve dat onze visie op het Stationsgebied, waar verdichting inderdaad een belangrijk onderdeel van is, goed aansluit bij de behoeften in deze stad en uiteindelijk ook bijdragen aan een gezondere leefomgeving.

Hitte- en regenval-proof

Dat er langere periodes van meer hitte en meer regenval aankomen, weet iedereen. Dat kun je het beste handelen door een grote publieke ruimte met grote aaneengesloten groenstroken met volwassen groen die echte schaduw geven. Dat stedelijk groen van de gemeente helpt totaal niet tegen hitte. Jaren geleden begonnen onze rivieren buiten hun oevers te treden. Dat is toen oplost door de ruimte voor het water te vergroten. Dat moet je hier ook doen om overvloedige regenval op te vangen. En het zal in technische zin nog een hele toer worden om dat op te vangen en af te voeren. Ruimte helpt daarbij zeer.

In het Stationsgebied is de strategie ten aanzien van waterberging tweeledig. Toename van verhard oppervlak zal gecompenseerd worden, waarbij in lijn met de regels van het Hoogheemraadschap nieuw wateroppervlak aangelegd moet worden. En het toekomstige Stationsgebied gebied zal bestand moeten zijn tegen weersextremen als gevolgen van klimaatverandering, hevige buien mogen niet tot wateroverlast en waterschade leiden. Om te beginnen zal overal in het gebied een gescheiden rioolstelsel worden aangelegd, waarbij hemelwater wordt afgevoerd richting singel. Maar het vertraagd afvoeren en het vasthouden van water binnen het gebied zal er voor moeten zorgen dat het rioolstelsel bij extreme buien niet overbelast raakt. Voor het vasthouden van water, het bufferen van water, zijn verschillende technieken. Meer natuurlijke oplossingen in de vorm van een groene omgeving tot meer technische oplossingen, zoals 'polderdaken', een combinatie van groen met wateropslag op daken en 'waterkratjes' onder bestrating. Gegeven de drukte in de ondergrond, met name kabels en leidingen, kelders en een grote tunnel is de toepassing van kratjes in het stationsgebied niet zo heel waarschijnlijk.

Het Hoogheemraadschap, als beheerder van het waterbeheerder, geeft mee dat 15% van het oppervlak van de toegenomen verharding gecompenseerd moet worden in de vorm van open water. Een mogelijkheid voor het maken van nieuw open water binnen het gebied, ligt langs de singel, waar tussen de Morspoort en het Schuttersveld het bestaande water op enkele plekken verbreed kan worden. Uiteraard zal hierbij rekening gehouden moeten worden met bestaande bomen en zeker ook met het recreatieve karakter van de singel. De Leidenaar die genietend van het mooie weer in het gras aan het water een plekje vindt. Het fraaie is dat deze vorm van watercompensatie hand in hand kan gaan met het versterken van biodiversiteit. Met een graduele overgang van berm naar water draagt extra wateroppervlak bij aan de transformatie van een technische groene singeloever naar een meer natuurvriendelijke singeloever. Bijkomend voordeel is dat het maken van extra water een remmend effect heeft op hittestress.

Naast de mogelijkheid tot compenseren in de vorm van open water langs de singel zal in samenspraak met het Hoogheemraadschap alternatieve oplossingen besproken worden. In lijn met de Leidse Hemelwaterverordening zal ook binnen elk nieuw te realiseren kavel waterbuffering plaats vinden. In overleg met het Hoogheemraadschap zou ook deze buffering binnen de kavels meegenomen kunnen worden in de 15% compensatieregeling. Ook waterbuffering binnen de kavels kan bijdragen aan het versterken van biodiversiteit binnen het stationsgebied. Bijvoorbeeld met het toepassen van de polderdaken, waarbij de planten profiteren van het opgeslagen water kan de juiste groen rijrichting een aantrekkelijke werking hebben op insecten en vogels. En uiteraard zijn groene daken koeler dan bitumen en grind daken en hebben groene daken een remmend effect op hittestress.

Dus de aanpak van verdichten staat haaks op een pandemie proof stationsgebied? Inderdaad. Dat is achterhaalde politiek. Voor 2020 heel normaal, maar anno 2021 zwaar ouderwets. De wereld is aan het veranderen. Leiden moet daarin mee anticiperen of bewust gaan achterlopen.

Uw kritiek is ook dat er durf en ambitie ontbreekt. Wat bedoelt u daarmee?

Wanneer je een visie voor tientallen jaren maakt, moet je durf en ambitie tonen door doorbraken tot stand te brengen. We zullen niet zeggen dat baron Haussmann in de 19e eeuw het voorbeeld daarvan is, maar tot op de dag van vandaag dankt Parijs zijn grandeur aan zijn ingrepen. We zien in de visie het tegenovergestelde.

Waarop doelt u?

Twee zeer voor de hand liggende ingrepen worden niet aangepakt : 1) het stationsgebied en de Schipholweg liggen in elkaars verlengde. Ze horen visueel bij elkaar. Ze kunnen elkaar 'door het als een eenheid te zien' aanzienlijk versterken. De visie pakt dit niet op. Het blijven twee onafhankelijke gebieden. 2) het spoor, het station met poortjes, is nu een scheiding in de stad. De hoofdader, de Stationsweg, loopt nu niet heel natuurlijk door naar de zeezijde, naar de wijken daar, het LUMC en het Bio Science Park. De visie pakt dit met een derderangs oplossing op.

De koppeling van Schipholweg en Stationsgebied is een interessante gedachte die vooral in de uitwerking van beide gebieden vorm kan krijgen. De gebiedsvisies voor het Stationsgebied en die voor de Schipholweg sluiten dit niet uit.

De koppeling met de zeezijde maakt nadrukkelijk onderdeel uit van het op te starten MIRT verkenning. De MIRT verkenning gaat over de toekomstige OV knoop en de koppeling met de directe omgeving.

In december 2019 gaf u aan : meer groen, minder beton. Hoe zit het nu met het groen in de visie?

Het groen levert ons de grootste teleurstelling in de visie op. Het is 'windowdressing groen'. Hoe bedoelt u?

Het bestaat uit kleine plukjes groen : tuintjes, parkjes. Het stelt echt niets voor. Verbijsterend dat men zich er niet voor schaamt. Het is stedelijk groen. Dat is een mooie, versluisde term voor bar weinig groen. Terwijl groen de hoofdrol moet spelen om vooral de klimaathitte op te vangen. Maar deze visie geeft groen juist een bijrolletje. Groen is een figurant in de visie. Hoe zwak en dat van een partij als D66. De woorden 'politiek = ambitie' van D66-leider/lijshtrekker Sigrid Kaag hebben Leiden blijkbaar nog niet bereikt.

Maar het stationsgebied is toch een onderdeel van 'De duurzaamste kilometer van Nederland.' Dat klinkt supergroen. Klopt dat verhaal dan niet?

'De duurzaamste kilometer van NL' komt tot heden niet van de grond. Een belangrijke bewonerspartij – Leiden Centraal Park - haakte vorig jaar zelfs af. En wat zei de Rekenkamercommissie Leiden Leiderdorp recentelijk nog : 'Op het gebied van klimaatadaptatie en vergroening is de gemeente zoekende. Er zijn diverse projecten gestart, maar de resultaten van het beleid kunnen nog niet worden gemeten.'

De visie beschrijft een ambitieus vergroeningplan wat komende jaren vorm zal krijgen. De combinatie van groene daken en gevels, bestaande en nieuwe perken, parkjes, de inrichting van de straten en de koppeling met het Singelpark en de wijdere omgeving geeft een enorme kans om te komen tot een robuust groen – blauw ecologisch netwerk in het stationsgebied en de omgeving.

Wat hoort u van de bewoners van het stationsgebied?

Wij hebben vorig jaar bij iedere deur in onze wijk aangebeld of aangeklopt. Alleen de nieuwe bewoners van de Lorentz hebben we door de lockdown gemist. Zeer velen deden open en soms liep het uit op een gesprek van een half uur. We hebben ze toen ook gevraagd hoeveel panden als de Lorentz er naar hun verwachting nog bijkomen de komende 10 jaar? Hun gemiddelde antwoord : 5. Het worden er 15. Veel te veel voor zo'n klein gebied.

Dus u wilt minder gebouwen?

Dat klopt. Veel minder.

Maar dan kunnen we er minder mensen gaan wonen. Is dat de bedoeling?

Nee, daar willen we niet aan tornen. Die woningnood moet opgelost worden.

Hoe dan?

Wij willen hogere, rankere gebouwen die architectonisch toonaangevend worden. Die Leiden visueel op de kaart zetten. Die Leiden een veel betere skyline oplevert dan met die bonkige gebouwen als de Lorentz. En gebouwen zonder brede plinten in de onderbouw. Die tasten de verticale structuur van de gebouwen aan en nemen ook nog eens veel te veel ruimte in beslag. Leiden zal nooit een New York of Parijs worden, maar daar staan tientallen gebouwen zoals wij ze bedoelen. Kwaliteit, pure kwaliteit. Voor een uitmuntend gebruik en visueel een buitengewoon inspirerende uitstraling.

Het stationsgebied telt 11 kavels (niet 15) plus de ontwikkeling van de Connexxion locatie. De maatvoering van de kavels varieert, de Lorentz bijvoorbeeld is één van de grotere. Ook het aantal bovenbouwen verschilt per kavel. Bij de Lorentz bijvoorbeeld 3, de bus locatie twee, en De Geus kent één bovenbouw. Dus in zijn totaliteit zijn er niet totaal 15 Lorentz gebouwen in het toekomstige stationsgebied voorzien.

De hoogte van de bovenbouw varieert van 70 meter hoog, aan het spoor en aan het Schuttersveld, tot 30 meter aan de binnenstadzijde. De overgang van nieuwe bebouwing naar de bestaande lagere bebouwing langs de Singel en in de binnenstad vindt zo geleidelijk plaats.

Hogere bebouwing dan hetgeen nu voorgesteld staat op gespannen voet met de historische binnenstad en het beschermd stadsgezicht. Doel van de status beschermd stadsgezicht is, citaat van de website van Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 'om de karakteristieke, ruimtelijke kwaliteit van een plek ook in de toekomst te handhaven. Dit wil niet zeggen dat het gebied in de tijd wordt bevroren; nieuwe ontwikkelingen blijven mogelijk. Bij ruimtelijke ingrepen moet wel zorgvuldig worden gekeken naar de bestaande kwaliteit en worden nieuwe ontwikkelingen daarop afgestemd.' En ook terug te vinden op deze website: 'De bescherming van een stads- en dorpsgezicht krijgt een plek in het bestemmingsplan van een gemeente. De directe omgeving van beschermde gezichten kan ook onderdeel zijn van het bijzondere karakter van het gebied, denk aan zichtlijnen of de beleving van een historisch stadssilhouet.'

De afbeelding op bladzijde 58 en 59 toont 'als dan scenario's'. Dus: 'als een toren zo hoog is dan is de zichtbaarheid zo groot'. Waarbij de kleurstelling de mate van zichtbaarheid laat zien. Niet bezien vanuit een enkel zichtlijn, maar als een optelsom van in totaal 10 onderzochte zichtlijnen samen, zoals die zijn ingetekend op het kaartje op blz. 59. Groen betekend het bouwoppervlak is nauwelijks tot niet zichtbaar paars betekend het bouwoppervlak is enorm goed zichtbaar. Dit laatste geldt bijna voor alle bouwhoogtes boven de 70m. Bouwhoogtes tot aan 70m zullen vanaf vele plekken in de historische binnenstad niet zichtbaar zijn, op verschillende plaatsen net boven de bestaande daklijn tevoorschijn komen en op enkele plaatsen vanuit de binnenstad goed zichtbaar worden. Vanuit grote open ruimtes of lineaire ruimtes (gracht, singel) die 'in de richting' van het stationsgebied ligging zal de zichtbaarheid sterker zijn. Vanaf het overgrote deel van de Leidse historische binnenstad zijn hogere gebouwen in het stationsgebied niet te zien. Vaak is een kleine verschuiving in standpunt voldoende om de zichtbaarheid sterk te wijzigen. Hogere gebouwen verdwijnen dan achter bomen of andere gebouwen, of komen juist weer tevoorschijn. bebouwing hoger dan 70 meter zal dus steeds zichtbaarder worden vanuit de historische binnenstad en staat daarmee op gespannen voet met het beschermd stadsgezicht.

De meer vrijstaande hogere bebouwing zoals u voorstelt is in de naoorlogse periode veelvuldig toegepast, vaak niet met groot succes. Dit in tegenstelling tot historische steden met duidelijke straten en straatwanden en ook bekends stadsuitbreidingen waar het principe van 'straten maken' is toegepast. Vele voorbeelden van dergelijke stadsdelen worden steeds populairder, en stijgen in waarde.

De gebiedsvisie beschrijft het beste van beide. Straten met straatwanden die aansluiten op de historische binnenstad en een bovenbouw die meer de hoogte in gaat.

Miste u nog iets in de visie?

Wij lazen met verbazing dat het woord corona in het voorwoord van de visie niet voorkwam. Misschien miste de gemeente daarom de nieuwste trend : de trek van de stad naar het platteland. Tot vorig jaar was deze trend juist omgekeerd. Maar corona heeft veel verandering gebracht. Er is daar meer leefruimte, meer mogelijkheden voor een gezond leven. Zoals schone lucht. En er heerst daar minder stress daar. De gevolgen : soms werd vorig jaar het complete beschikbare woningaanbod van een dorp binnen de korte keren aan 'Westerlingen' verkocht. Ongekend. Deze ontwikkeling wordt nog eens versterkt door een andere ontwikkeling : twee tot drie dagen per week thuiswerken wordt de norm. Dat wordt de gewoonste zaak van de wereld. En dat heeft - misschien sneller dan we nu denken - een weerslag op de locatiekeuze voor wonen. Zeker omdat we voorlopig nog met flinke woningtekorten worden geconfronteerd.

De kracht van de gebiedsvisie is dat het voldoende flexibiliteit kent om te anticiperen op nieuwe trends en ontwikkelingen.

Wat is er goed aan de visie?

De plaatsing van de 3 torens die op de parkeerplaats achter de Jumbo komen is zeker beter geworden. En het oogt dat de bestaande bomen daar achter wellicht zullen blijven staan. Dat is mooi tot op zekere hoogte. Want het blijft wel dood- en doodzonde dat de gemeente ons verzoek om van de parkeerplaats een park te maken - die aansluiting vindt bij de Singelparkroute - simpelweg heeft afgewezen.

Tijdens de meedenkfase is geopperd om op het binnenterrein van het Morssingelblok een park te leggen. Op de vraag voor wie dit park dan bedoelt is werd aangegeven dat het een groot publiek park voor de hele stad zou moeten worden. Op de vraag of het dan denkbaar zou zijn om aan de randen meer hoogte te bouwen om het verlies aan woningen (met het niet realiseren van het bouwblok binnen het Morssingelblok) te compenseren werd aangegeven dat meer hoogte zou kunnen.

Deze vraag is serieus onderzocht. De conclusie is dat het maken van een verfijnd stuk stad, een netwerk van straten, het transformeren van de achterkantensfeer naar een voorkantensfeer en het benutten van schaarse grond zo dicht op de Ov knoop als waardevoller wordt gezien dan het aanleggen van een stadspark op deze plek. Ook het compenseren in de vorm van bouwhoogte wordt niet als een verbetering gezien. Drie relatief hoge gebouwen op de plek van de huidige stationspleinflat leidt tot wandwerking en is onwenselijk gezien vanuit de historische binnenstad en dus het beschermd stadsgezicht. Niettemin is er geluisterd naar het verzoek. De gehele op dit moment aanwezige groenstrook blijft behouden en de gebiedsvisie beschrijft om dit bestaande groen te versterken. Ook is de bebouwing ten opzichte van het plan uit 2012 is verder teruggelegd van de bestaande woningen.

Daarmee is een passend antwoord getekend op de vraag voor deze plek. Het Morssingelblok verandert in een prettig gevarieerd stukje stad, direct naast het Knooppunt Leiden Centraal. De variatie in beleving wordt verassend en bijzonder, de drukte van de Stationsweg en de rust binnen het blok. De drukte van de OV knoop, het publiek voor De Geus met even om de hoek de intimiteit van wonen in een hof. Er zal gewoond worden met voordeuren aan straat of in

één van de bovenbouwen die samen een nieuwe stad maken. Binnen het nieuwe Morssingelblok wordt gewoond en gewerkt, is vermaak en gezelligheid, in historische en eigentijdse, bestaande en nieuwe bebouwing en met het goud groene randje van de Morssingel voor iedereen in de nabijheid.

Hoe is overigens de inspraak van de gemeente ervaren?

De gemeente moest door de komst van corona op het laatste moment overgaan naar een digitale inspraak. De aankondigingen werden alleen via de Stadskrant gedaan. Dat leverde nogal een beperking van het aantal deelnemers op. Bij workshops kwamen wij tussen de 5 en 20 deelnemers tegen. Soms was het aantal deelnemers zo gering, dat een workshop werd geschrapt. Bij enquêtes waren er honderden deelnemers. Er was ook een fysieke bijeenkomst op een zonovergoten zaterdag, waarbij 150 deelnemers aanwezig waren. Wij schatten ruimhartig in dat uiteindelijk maximaal 1 procent van de doelgroep (de hele stad) aan de inspraak heeft meegedaan. Voldoende als draagvlak voor een visie? Wij zeggen 'nee'. Wat wij als vereniging op z'n minst nogal merkwaardig vinden, is dat een zwaar belanghebbende partij als de gemeente zelf de vragen mag opstellen en de resultaten verwerken. Zo kregen we soms te maken met verslagen waarin onze inbreng totaal ontbrak. Bij een van de workshops deed een ruime delegatie van de gemeente zelfs gewoon als deelnemers aan de inspraak mee. Niet fraai allemaal. Maar het past in de reputatie van de gemeente.

De hierboven beschreven aanpak wordt niet herkend. Tijdens de meedenkfase is er met diverse bewoners omgeving Morssingelblok gesproken in een online workshop en tijdens de meedenkroute. Naar aanleiding van de online workshop is er een vervolg overleg georganiseerd om met het [REDACTED] dieper in te gaan op de vraag wat een visie behelst.

Na het afronden van de conceptgebiedvisie is deze gepresenteerd aan [REDACTED] en aan bewoners van de Stationspleinflat in speciaal daarvoor belegde digitale bijeenkomsten, alvorens de conceptversie in een breed publieke digitaal stads café is besproken. Voorafgaand aan het digitale café is de concept gebiedvisie via een YouTube stream gepresenteerd en toegelicht door de opstellers van de visie.

Gedurende het werk aan de visie zijn de opmerkingen ideeën en reacties vanuit de [REDACTED] ter harte genomen en zoals hierboven beschreven ook inhoudelijk onderzocht en verwerkt.

Maar nu zitten we in de laatste stap van de inspraak : de reflectiefase. Kunt u goed uw mening kwijt?

Armin van Buuren stelde er bij de presentatie op 11 februari jl. al een vraag over. Zijn 10 dagen niet erg kort om te reageren (op naar we nu weten een document van 127 pagina's)? En geeft een enquête met een beperkt aantal heel korte vragen op de site van doemee.leiden dan voldoende ruimte om je mening over een traject van 9 maanden te geven? Voor een investering van honderden miljoenen euro's. Wij zeggen dan uitdrukkelijk 'nee'. Maar gelukkig deed Fleur Spijker in haar presentatie van de plannen op 11 februari jl. de oproep voor een uitgebreidere reactie. En dat is dit document van 6 pagina's geworden.

Okay, maar hoe moet of kan het dan wel?

Ons stationsgebied moet een overdadig gebied van volwassen groen worden. Volwassen bomen in grote aantallen, die echt schaduw verschaffen in (bloed)hete zomers. Zoals we dat al in december 2019 hebben gezegd : meer groen, minder beton.

Ons stationsgebied moet een gebied zijn om te flaneren, te verpozen, om te genieten van verkoeling. En door de zeer ruime opzet van de publieke ruimte kan dat volop.

Ons stationsgebied moet een gebied worden van echte hoogbouw, zeer slanke torens, architectonische hoogstandjes die het gebied een indrukwekkende skyline geven. Veel beter dan de huidige architectuur zonder verbindende identiteit. Liever één slanke, ranke hoge toren dan twee lompe, niet zulke hoge torens.

Ons stationsgebied moet ook een kruispunt worden tussen twee zeer belangrijke, nieuwe stedenbouwkundige lijnen in de stad : 1) indrukwekkende, aaneengesloten groenstructuren tussen enerzijds het oude postkantoor aan de Schipholweg en anderzijds het oude belastingkantoor bij de entree van de stad die langs het LUMC loopt. Twee gebieden onder 1 visie. 2) het verlengen van de Stationsweg direct dwars door NS-station Leiden Centraal naar het LUMC/Bio Science Park. Te lang werkt het station al als 'een muur' tussen de twee stadsdelen. Dat moet stoppen. Durf hierop in te zetten Leiden.

En schakel deskundigen uit landen als Spanje/Italië in. Zij zijn zeer ervaren met het inrichten van grote openbare ruimten. En zij weten daar ook alles van de praktijk van langdurige (extreme) hitte/regenval en hoe corona (het begon in Europa in het Italiaanse Bergamo) zich in de praktijk gedraagt.

Alles optellend moet er een wijk ontstaan die gezondheid en geluk bevordert en die nationaal en internationaal wordt gezien als een zeer intelligente stap hoe de toekomst vormgegeven moet worden.

Tot slot : en wat moet de gemeente nu doen? Welk advies geeft u aan de wethouder?

Daar kunnen we kort over zijn : terug naar de tekentafel, want dit is geen goede visie.

Dank voor uw advies. Het projectteam deelt dit standpunt niet. De voorliggende visie is een integraal kader voor de duurzame ontwikkeling van het stationsgebied.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jelle Deurman

Reactie op ingebrachte punten van de [REDACTED] op de concept gebiedsvisie Stationsgebied

31 maart 2021

Ingebrachte punten door de [REDACTED]	Reactie
a) Fietsroute via Morssingel Dit stuit op drie (grote) bezwaren. Ten eerste wordt het voor fietsers vanuit (naar) de Rijnzichtbrug naar (vanuit) de Schipholweg wel zeer omslachtig en niet intuïtief passend bij zijn behoefte om een zo kort mogelijk traject te volgen. Deze S-slinger past evenmin bij het (gemeentelijke) uitgangspunt voor het ontwerpen en realiseren van fietsroutes: directheid (<i>Beleidsprogramma Fiets Leiden 2020-2030, versie ter vaststelling</i>; p. 16). Met deze route wordt vermoedelijk beoogt het stationsplein zo fietsluw mogelijk te krijgen en daarmee kruispunten met voetgangers te minimaliseren. Maar deze route lost het probleem van het kruisen van een voetgangersstroom niet op, die wordt alleen maar verplaatst van het stationsplein naar de kruising Stationsweg-Morssingel. Ook wordt hierdoor de toegang tot de bestaande inpandige fietsstalling aan de voorzijde CS, alsmede de twee nieuwe grote stallingen aan de Stationsweg bemoeilijk. Er wordt vermoedelijk impliciet ook van de veronderstelling uitgegaan, dat fietsers vanuit Leiden ZW naar De Geus gaan en vanuit NO naar Lorenz. Indien echter kwaliteitsverschillen tussen de stallingen ontstaan en – nog belangrijker – bezettingsverschillen, zullen fietser soms naar de “andere” kant willen, misschien zelfs moeten. De ingang van alle stallingen ligt bovendien aan het Stationsplein (en niet aan de Stationsweg).	Fietsroutes Er wordt beoogd om het stationsgebied bereikbaar te hebben voor de fietser met bestemming stationsgebied en om de doorgaande fietser de keuze te bieden om het stationsgebied heen te fietsen. Dat neemt niet weg dat er nog steeds gefietst kan worden over de stationsweg en parallel aan het spoor via het Stationsplein. De dunne lijnen geven aan dat dit met name bestemmingsverkeer is en minder doorgaande fietsers. De routes worden daar op ingericht. Het nieuwe fietsnetwerk is een netwerk waar het (toenemende) fietsverkeer beter verdeeld wordt. De Morssingel is niet het alternatief voor stationspleinroute voor alle fietsers. Het fietsnetwerk is fijnmazig en biedt verschillende keuzemogelijkheden, afhankelijk van herkomst/bestemming. De genoemde verbinding van/naar Leiden Zuidwest naar/van de Schipholweg is slechts één van de vele routes die fietsers fietsen. Stallingen goed bereikbaar Een belangrijk uitgangspunt in de visie is dat dat fietsroutes en fietsenstallingen goed op elkaar aangesloten zijn. Daarom zijn goede routes voor bestemmingsfietsers via Schuttersveld, Stationsplein, Stationsweg nodig om de grote stallingen van de Geus, het Taxipalet en de Lorentz comfortabel bereikbaar te maken en uitwisselbaar. Voor de mogelijke nieuwe locaties in te toekomst is ook gekeken naar ligging aan fietspaden.
b) Ontbrekende schakel Rijnzichtbrug-Plesmanlaan Al bij de bespreking van de fietsnota in de Raadscommissie is - niet alleen door de Fb - het onrealistische karakter van deze optie (tunnel naar de Vondellaan) onder woorden gebracht. Het is dan ook niet bepaald logisch deze optie hier wederom ten tonele te voren. Wij willen herhalen, dat de getekende verbinding ook niet zinvol is, gezien de goede verbinding naar het LBSP via de Plesmanviaduct en het niet	Deze verbinding is in het beleidsprogramma Fiets voor de lange termijn benoemd en door de raad als mogelijke toekomstoptie vastgelegd in het fietsbeleid. De geopperde mogelijkheid om een verbinding aan te leggen aan oostzijde van het spoor, langs het Utrechtse spoor, kan een mogelijke optie zijn maar dan meer als buurtontsluiting dan als belangrijke doorgaande verbinding. Dit heeft vooral te maken met een lastige in te passen oversteek voor fietsers ter hoogte van de Morsweg en de kruising

aansluiten van die verbinding op het Stationsplein. De ontbrekende schakel en kan beter langs het “Utrechtse” spoor worden gelegd (figuur3).	met het spoor. Dit is een zeer lastige situatie om voor grote groepen fietsers zo vlak bij een spoorwegovergang een oversteek op een veilige en functionele manier in te passen.
c) Ontbrekende schakel Poortgebouw De Rijksmuseum-optie lijkt nauwelijks realiseerbaar, daarvoor is de doorgang (veel) te smal. Nog los van de vraag welk knelpunt hiermee wordt opgelost, of welke verbetering hierdoor ontstaat?	We zijn hier afhankelijk van medewerking van de eigenaar (LUMC). De route vanaf de Boerhaavelaan naar het Leiden Bio Science Park wordt hierdoor verbeterd en de route over bijvoorbeeld de Bargelaan wordt hierdoor ontlast.
Enkele Verbeterpunten De volgende suggesties bevatten opties die aan bovengenoemde bezwaren tegemoet komen en die ideeën aanreiken voor verdere verbeteringen.	
1. Invulling ontbrekende schakel De invulling van deze schakel moet gezien worden in het licht van de beschikbaarheid dan Morsweg voor fietsers en door ons bepleite fietstunnel (punt 2) Dit fietspad is - met of zonder (gedeeltelijke) afsluiting van de Morsweg - te prefereren boven een route op de Morsweg, immers vrijliggend. Het biedt – zonder omweg – direct aansluiting op Stationsplein en op Plesmanlaan (en daarmee toegang tot het LBSP). Die laatste aansluiting is aanzienlijk goedkoper en haalbaarder (geen eigendomsproblemen Rijnzicht straat) dan een fietstunnel onder de “Haagse” spoorlijn. Bij dat laatste moet niet vergeten worden dat de Vondellaan met de nieuwe fietstunnel als eigenstandige fietsroute ook nog beschikbaar is. Om niet teveel bouwvolume voor de nieuwbouw (oud belastingkantoor) op te souperen, kan dat fietspad door het gebouw lopen (vergelijk met Maartje Offerspad in Stevenshof). Terzijde zij opgemerkt dat het bespaarde bedrag elders kan worden aangewend, bij voorbeeld voor het volgende verbeterpunt.	Een vrijliggend fietspad is inderdaad altijd beter dan een drukke Morsweg. De oversteek over de Morsweg na het spoor is een belangrijk aandachtspunt. De route is met name korter en misschien interessanter richting het LBSP, maar niet richting de grote fietsenstallingen De Geus en Lorentz, het centrale deel van het stationsgebied en de binnenstad. Omdat de Morsweg ook een route is richting de binnenstad, is er ook iets voor te zeggen om juist deze route te verbeteren. De wijk heeft ook fietsroutes nodig, dus misschien is win-win mogelijk om een buurt-ontsluitend fietspad te maken.
2. Onderaardse toegang tot de nieuwe fietsenstallingen en fietstunnel De fietsenstallingen kunnen comfortabeler bereikt door een fietstunnel aan te leggen met onderaardse toegangen tot de fietsenstallingen Lorenz respectievelijk De Geus. De relatief steile helling werkt voor zwaardere	Het voorstel van de [REDACTED] is een interessant maar zeer complex project. Bij nadere analyse biedt het plan een aantal complexe aspecten naast de terecht door de [REDACTED] benoemde voordelen. Een aantal

fietsen (o.a. bakfietsen) ronduit belemmerend. Door deze tunnel blijft ook de kortste fietsroute tussen Stationsplein en Schipholweg in tact en sluit die route naadloos aan bij de gepande nieuwe fietsoversteek (met verkeerslicht) op het kruispunt Stationsplein-Schuttersveld. En het stationsplein wordt zodoende aanmerkelijk fietsluwer gemaakt. Voor een dergelijke tunnel lijkt voldoende ruimte onder het Stationsplein te zijn. Voor een hellingbaan moet 75m gerekend worden zodat er in totaal een lengte van 230m nodig is. De fietstunnel kan vermoedelijk (gedeeltelijk) gebruik maken van de damwand van de autotunnel, hetgeen kosten- maar ook ruimtebesparend werkt. Tussen tunnelgat een gevel blijft voldoende loopruimte voor voetgangers over. Dat deel kan als voetgangersgebied met (desgewenst laad&los- en) fietsverkeer-venster ingericht worden (zie Haarlemmerstraat). Die beperking kan niet bezwaarlijk zijn omdat de fietser dan een vrijliggend fietspad ter beschikking heeft. Dit sluit ook aan bij het gemeentelijk voornemen van een uitgebreid voetgangersgebied (Gebiedsvisie p. 34) Passend bij de vooraanstaande plaats van de fiets in Leiden, zou op het stationsplein een kleine “gesloten” (glas) inkijk in de tunnel gemaakt kunnen worden – breekt ook meteen de loopruimte. (Hebben we zoiets in Nederland?) Omdat die vooral bedoeld is om het fietsparkeren beter te faciliteren, kan het idee mogelijkwijs ingebracht worden in het MIRT-traject (onder “Meer fietsparkeerplaatsen bij stations”).

aspecten maakt het dermate complex waardoor het voorstel niet haalbaar is. Het is daarom niet zinvol om hier verder op te studeren.

- De benodigde hellingbanen tussen de autotunnel en de gevels langs het Stationsplein vragen veel ruimte. Het gaat hier niet alleen om voldoende breedte voor een regulier fietspad maar, omdat het een ondergrondse hellingbaan is ook om extra ruimte voor zogenaamde schrikstroken en calamiteiten. Ook de hoogte is een belangrijk aandachtspunt. Omdat een groot gedeelte ondergronds moet zal de hoogte ook voldoende ruim moeten zijn om een enigszins aangename omgeving onder de grond te creëren. Dit heeft effect op de diepteligging en daarmee de lengte van de hellingbanen.
- De hellingbaan zal bovendien de snelheid van fietsers vergroten waardoor een extra ondergronds vlak deel nodig is om af te remmen ter hoogte van de entrees van de stallingen. ProRail vereist een vijf meter vrij gebied voor entree (afstappen/opstapent/etc)
- De hellingbanen nemen veel van de openbare ruimte in beslag. Hierdoor blijft er weinig tot onvoldoende ruimte over voor fietsers, voetgangers en bevoorradingsverkeer op maaiveld.
- De impact op de openbare ruimte is door de hellingbanen / tunnelschachten groot omdat aan de randen van de tunnelingangen afbakening geplaatst moeten worden ten behoeve van de veiligheid
- Vanaf de Stationsweg zijn de fietsenstallingen slecht te bereiken. Je moet eerst om de tunnelbak heen rijden om er te kunnen komen.
- Het is de vraag of een doorgaande fietser niet bovenlangs blijft rijden. Dit is immers een stuk gemakkelijker.
- Deze ingreep brengt zeer hoge kosten met zich mee. Vanuit verkeersontwerp worden voldoende mogelijkheden gezien om oplossingen te zoeken op maaiveld. Zeker omdat door het busvrij maken van het Stationsplein en de Stationsweg ruimte voor een beter ontwerp ontstaat.

	- De ondergrondse ruimte van het beoogde fietstunneltracé wordt zeer intensief gebruikt voor vele kabels en leidingen, waaronder een 6-tal oliegekoelde 150kV-leiding van Tennet welke vergelijkbaar zijn met een hoogspanningsmast onder de grond (verlegging hiervan kost miljoenen + meerdere jaren voorbereidingstijd).
3. Opwaarderen fietspad Figuur Trafolocatie Vooralsnog heeft dit fietspad een functie als wijkfietsroute (gemeentelijke norm hierbij: 2-ri. 3,50m). Omdat de Walenkamptunnel verbreed wordt, er wellicht een additionele toegang naar de sporen ingericht wordt, en er naar verwachting méér bussen naar de Plesmanweg rijden, moet een goed alternatief voor fietsers geboden worden die de busroute ter hoogte van de Walenkamptunnel kruist (figuur 4 zwart). Deze route (rood, figuur 4) richting o.a. LUMC en Level moet aantrekkelijker en veiliger (t.o.v. de bussen) worden dan de huidige Morsweg – Walenkamptunnel (zwart). Namelijk door het fietspad op te waarderen naar hoofdfietsroute (gemeentelijke norm: bij 2-ri. 4,00m) en fietsers te geleiden via een verkeerslicht. Bovendien sluit dat aan bij het voorgestelde fietspad langs de “Utrechtse” spoorlijn (suggestie 1). Overigens is dit geen additionele fietsroute naast het Piet Paaltjespad (LUMC-terrein); fietsers vanuit de voorstelde verbindingen onder 1 dan wel vanuit Morsstraat gaan niet via het Piet Paaltjespad naar het noorden.	Het verbreden van het genoemde fietspad zal bij de uitwerking van dit deelgebied verder aan bod komen. In dit deel van het stationsgebied zal nog een samenhangende beslissing genomen moeten worden over de noordelijke tunnelbuis bij de Plesmanlaan, het benoemde fietspad en het Piet Paaltjespad. Een nadeel van de relatie die gelegd wordt tussen het fietspad en voorgestelde route langs het Utrechtse Spoor is dat het de Leidse Ring Noord kruist. Idealiter vermijdt je deze situatie door een andere routekeuze.
3. Rijsburgerweg Ten einde de fietsverkeersstromen beter te verdelen stelt de Fb voor het fietspad aan de NO-zijde van de Rijsburgerweg op te schalen naar een 2-richtingfietspad. Voor de fietsers richting Merenwijk scheelt dat bovendien één verkeerslicht. 5 Verder zou gezien moeten worden of de twee richtingen op het fietspad niet voortgezet kunnen worden tot aan de Posthofrotonde. Voorts vraagt zich de Fb af – ook mede in het kader van de Autoluwe Binnenstad – of de Rijsburgerweg niet ter hoogte van het Rijsburgerviaduct afgesloten kan worden voor autoverkeer (in beide	Dit is een voornemen die bij de uitwerking van de Posthofrotonde, Rijsburgerweg wordt meegenomen

richtingen). Zie voor de gevolgen hiervan voor de kiss&ride plekken ons punt 9.	
4. Steenstraat De Steenstraat moet in elk geval autovrij gemaakt worden waardoor fietsers er veilig(er) gebruik van kunnen maken. De Raad heeft onlangs besloten Stationsweg en Steenstraat busvrij te maken. Zou dat onoverkomelijke uitvoeringsbezwaren met zich meebrengen, zouden een beperkt aantal lijnen aanvaardbaar zijn (weliswaar hinderlijk maar minder gevaarlijk dan auto's - zie Breestraat – en ingegeven door het idee van inschikken).	Hier wordt kennis van genomen. De Steenstraat heeft een smaller profiel dan de het grootste deel van de Breestraat en een groter aantal fietsers en voetgangers te verwerken.
5. Stationsplein Wat de herinrichting van het stationsplein zelf betreft willen wij te kennen geven niet erg gecharmeerd te zijn van het shared-space principe. Dat kan voor minder drukke pleinen misschien wel werken maar niet voor een druk stationsplein. Indien dat principe echter tot de opties behoort is hierbij enige (milde) separatie van verkeersstromen zeer gewenst.	We nemen dit mee in de uitwerking. Het is inderdaad zeer logisch om altijd een bepaalde mate van zonering voor de fiets en de voetganger te hebben. De Gebiedsvisie spreekt zich niet uit over de exacte vormgeving en/of shared-space oplossingen. In algemene zin zal de inrichting van de Openbare Ruimte in het Stationsgebied een kwalitatieve inrichting krijgen vergelijkbaar met de inrichting van de historische binnenstad.
6. Fietsenstalling zeezijde Uitbreiding van stallingsruimte aan de zeezijde is uiterst welkom. Vanwege het busverkeer en de kiss&ride-voorziening kan bij die gelegenheid ook de ingang van de fietsenstalling naar de kant van het fietspad verlegd worden (meevaller: het grootste deel van die stalling ligt al onder de Bargelaan)	Wij onderschrijven deze visie
7. Inrichting fietsstallingen Bij de nieuwe fietsenstalling Lorenz is geen lift aanwezig wat extra pleit voor de fietstunnel/onderaardse toegang.	We nemen kennis van deze aanbeveling. Er wordt in het kader van de totale fietsparkeervisie rondom Leiden Centraal gekeken naar expliciete plekken voor bijzondere buitenmodel fietsen die niet via een hellingbaan een parkeergarage kunnen bereiken.
8. Kiss&ride, LUMC-fietspad en Darwinweg In de plannen is – verrassenderwijs - geen kiss&ride voorziening aan de voorkant van het station gepland; de huidige voorziening op het Morsterrein verdwijnt. Daar komt bij dat de Morsweg voor autoverkeer mogelijk tweezijdig wordt gesloten, alsmede ons idee om het Rijnburgerviaduct te sluiten. De hierdoor samen te stellen scenario's van verkeersstromen hebben uiteenlopende gevolgen, ook voor de fietser. Zo zijn er scenario's die	Binnen het gebied wordt één duidelijk verwezen Kiss & Ride zone ingericht aan de Bargelaan. Dit leidt tot helderheid bij de reiziger en de K&R kan op deze wijze ook optimaal voor deze functie ingericht worden. De K&R op de Bargelaan is goed bereikbaar vanaf de Leidse Ring Noord (via Dellaertweg) en daarmee voor zowel de regio en alle Leidenaren goed bereikbaar. Treinreizigers die langere tijd willen parkeren kunnen gebruik maken van de Level-parkeergarage. Het Morssingelterrein is een openbaar parkeerterrein en daarmee geen K&R voorziening. In het stationsgebied zullen altijd

automobilisten dwingen via de Darwinweg naar de vooralsnog enige geplande kiss&ride plaats te rijden. Wanneer vervolgens het LUMC-fietspad (Pieter Paaltjespad) niet heropend wordt – welke heropening wij sterk bepleiten - zullen fietsers via de Darwinweg naar het LUMC gaan (en wel over een fietspad dat nu naar de “andere” kant wordt geprojecteerd). Een en ander vraagt dus om gedegen analyse van de consequenties van alle mogelijke opties.	openbare parkeervoorzieningen beschikbaar blijven, al dan niet in de vorm van bestaande en/of nieuwe parkeergarages. De beschreven ingrepen in de verkeersstructuur en/of scenario's van verkeersstromen zijn geen onderdeel van de Gebiedsvisie. Eventuele omrijdbewegingen door eventuele afsluiting van de Rijnzichtbrug (welke geen onderdeel van de Gebiedsvisie is) blijven volgens Google Maps zeer beperkt. Tevens spreekt het voor zich dat de gevolgen voor fietsers bij elke wijziging in de verkeersstructuur meegewogen moeten worden.
Wij hopen hiermee een constructieve bijdrage aan de herziening van het stationsgebied te hebben geleverd.	Zeker, dank voor uw meedenken.