Bijlage 1

Leiden

Gebiedsvisie Stationsgebied

April 2021



Inhoudsopgave

1 VOORWOORD 9

2 INLEIDING 10

Een nieuwe gebiedsvisie 11
2.1 Het stationsgebied toen en nu 12
2.2 Duurzaamste Kilometer van Nederland 13

3 VISIE OP HET STATIONSGEBIED VAN DE TOEKOMST 16

3.1 Kwaliteiten, knelpunten, kansen en uitdagingen 17
3.2 Drie verhaallijnen 20

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

3.3 Gebiedswaarden en gebiedskwaliteiten 23

4 STEDENBOUWKUNDIGE BOUWSTENEN 28

4.1 Het stationsgebied: verantwoord ruimtegebruik, levendige stadsentree 29
4.2 Een duurzaam stationsgebied 29
4.3 Wonen en werken in het stationsgebied 29
4.4 Verenigen van oud en nieuw 30
4.5 De vergroening van het stationsgebied 31
4.6 Een efficiënte, aantrekkelijke mobiliteitsknoop 32
4.7 Een bereikbaar stationsgebied 33
4.8 Kwaliteit passend bij de entree van de stad 33

5 PLEK VAN VERBINDING 36

5.1 Mobiliteit en gebouwen in het stationsgebied 37

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

5.2 De gebouwen in het stationsgebied 51
5.3 Slankheid en ruimte tussen torens 61
5.3 Molenbiotoop 67

6 PLEK VAN ONTMOETING 70

6.1 Openbare ruimte 71

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

6.2 Toegankelijkheid 79
6.3 Programma 79

Wonen
Kantoren
Kantoren post-corona
Overige functies
Spelregels, verdeling en positie programma

6.4 Deelgebieden 81

Morssingelblok
Connexxionlocatie
Morspoortterrein
Buslocatie
Trafolocatie
Taxipalet

7 PLEK VAN VERGROENING EN VERDUURZAMING 86

7.1Vergroening 87

Gecombineerde groenvoorzieningen
Groen in ieder seizoen
Biotopen
Kruidentuin
Inheemse soorten
Natuurinclusieve stad, een compleet ecosysteem
Abiotische factoren

7.2 Duurzame mobiliteit 91
7.3 Klimaatadaptatie 92
7.4 Duurzame energie 92
7.5 Circulaire economie 93
7.6 Vitaal en gezond 94

8 DEELGEBIEDEN EN KAVELONTWIKKELING 98

8.1 Morspoortterrein 99
8.2 Morssingelblok 105
8.3 Connexxionlocatie 109
8.4 Buslocatie 113
8.5 Trafolocatie 119
8.6 Taxipalet 121

9 ONTWIKKELSTRATEGIE 128

9.1 Drie bouwprojecten in ontwikkeling 129
9.2 Ontwikkelingen in de omgeving 130
9.3 Ontwikkeling Knooppunt Leiden Centraal en de deelgebieden 132
9.4 Tijdelijke situatie: van oud naar nieuw 133
9.5 Uitvoerbaarheid 134

Maakbaarheid
Economische haalbaarheid
Ruimtelijke procedures
Participatie en draagvlak
Marketing en branding

BEGRIPPENLIJST 138



Plangebied in relatie tot de context


A4
0
0.5
1
1.5
2km
GEBIED VAN DE STATIONSGEBIED

1 VOORWOORD

Leiden, april 2021 – Het Leidse stationsgebied van de toekomst is straks een geweldige stadswijk, met een mooie mix aan functies. Een bruisend gebied dat de Leidenaren trots maakt, omdat het een belangrijke waarde toevoegt aan onze mooie stad. Een plek van verbinding, ontmoeting en vergroening.

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

Steeds meer mensen willen in Leiden wonen en werken. Veel professionals hebben een baan op het Leiden Bio Science Park. Dat zal in de toekomst alleen maar meer worden, vanwege de uitbreiding van deze Leidse economische topsector. Dat betekent automatisch meer bedrijvigheid en behoefte aan beweeglijkheid.

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

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

Voor deze opgaven samen hebben we een gebiedsvisie gemaakt. Een visie die aangeeft welke plannen de gemeente Leiden heeft met het gebied. Met welke gebiedsopgaven hebben we te maken en hoe laten we die zo goed mogelijk op elkaar aansluiten? Hoe zorgen we ervoor dat wat er in het gebied gebeurt, passend is en elkaar versterkt? In de gebiedsvisie worden deze ontwikkelingen en opgaven van het Leidse stationsgebied in samenhang bekeken, gewogen en beoordeeld, zodat kansen en vraagstukken met betrekking tot duurzame verstedelijking toekomstbestendig opgepakt kunnen worden. Het is een vervolg op de gebiedsagenda uit 2019. De visie vervangt het stedenbouwkundige plan uit 2012.

Onder het motto ‘Samen maken we het stationsgebied’ is deze gebiedsvisie tot stand gekomen met bijdragen vanuit onze stad en regio. Een samenwerking van bewoners, onderne¬mers en gebiedspartners. We willen iedereen die een bijdrage heeft geleverd hartelijk danken. Uw bijdrage is heel waardevol.

De vaststelling van de gebiedsvisie is het begin van de toekomst van het Leidse stationsgebied. We hopen dat we ook na vaststelling opnieuw op uw betrokkenheid mogen rekenen, zodat we samen van het stationsgebied van de toekomst een succes maken.



Van links naar rechts:

Ashley North
Wethouder Duurzaamheid, Mobiliteit & Beheer Openbare Ruimte

Fleur Spijker
Wethouder Duurzame Stedelijke Ontwikkeling

Paul Dirkse
Wethouder Kennis, Onderwijs, Sport en Financiën

2 INLEIDING


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

Een nieuwe gebiedsvisie

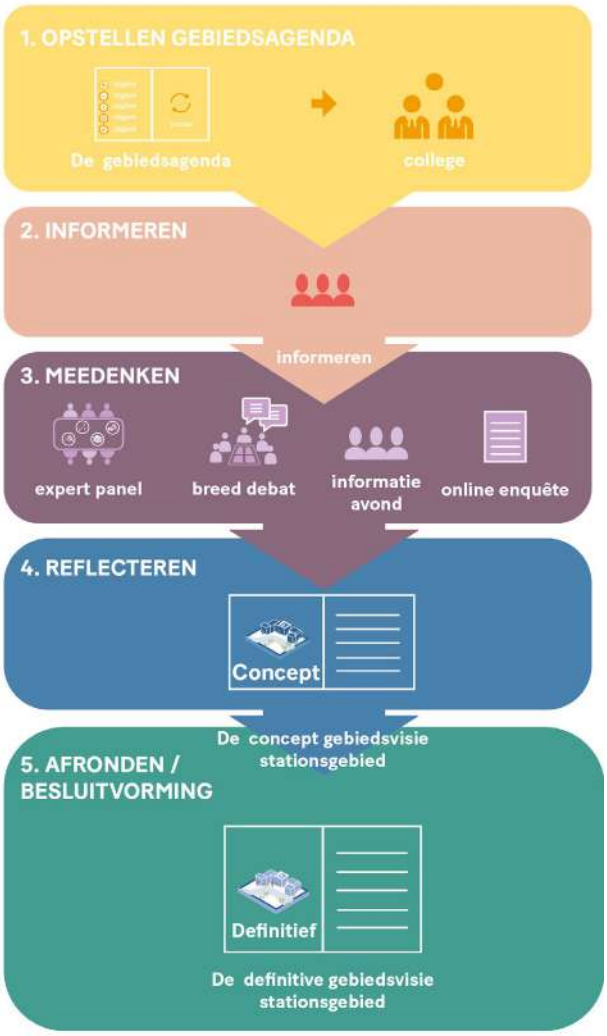
Deze nieuwe gebiedsvisie gaat over de gebiedsontwikkeling en de toekomst van het Leidse stationsgebied: hoe maken we van de drukste plek van Leiden een hoogwaardig openbaar vervoer (OV) knooppunt in een aantrekkelijk stationsgebied?

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

In deze concept gebiedsvisie wordt de verdere ontwikkeling van het stationsgebied omschreven. Vanuit deze visie kan de gemeente verder met de uitwerking van de verschillende deelprojecten met marktpartijen, woningcorporaties en andere stakeholders. Dit vraagt om voorzetting van het reeds doorlopen participatieproces, die uit vijf fases bestaat.

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

1. De IDENTEIT als basis
2. Een goed OV-KNOOPPUNT voor nu en straks
3. Wonen en werken in een nieuw stuk STAD
4. Gewoon DUURZAAM doen
5. Een excellente OPENBARE RUIMTE
6. Het gebied is zo sterk als haar VERBINDINGEN
7. Een voedingsbodem voor INNOVATIES
8. Lang leve de TIJDELIJKE SITUATIE



Tijdens de **informatiefase** die daarop volgde (mei/juni 2020) is breed gecommuniceerd en geïnformeerd over de inhoud van de gebiedsagenda. Ook is getoetst of de gebiedsagenda de belangrijkste uitgangspunten en daarmee gesprekspunten betrof voor de verdere participatie. Tijdens de **meedenkfase** (zomer 2020) is input verzameld bij honderden Leidenaren en stakeholders voor de inrichting van de gebiedsvisie. Al deze informatie is verzameld in dit concept gebiedsvisie. Tijdens de reflectiefase, die in het eerste kwartaal van 2021 plaatsvond, zijn alle geschetste scenario's per deelgebied opnieuw besproken met een brede achterban. Dat heeft geresulteerd in deze nieuwe aangescherpte versie van de gebiedsvisie.

De gebiedsvisie die nu voor u ligt, legt de basis voor de ontwikkeling van het stationsgebied, die in totaal nog 10 tot 15 jaar in beslag zal gaan nemen.

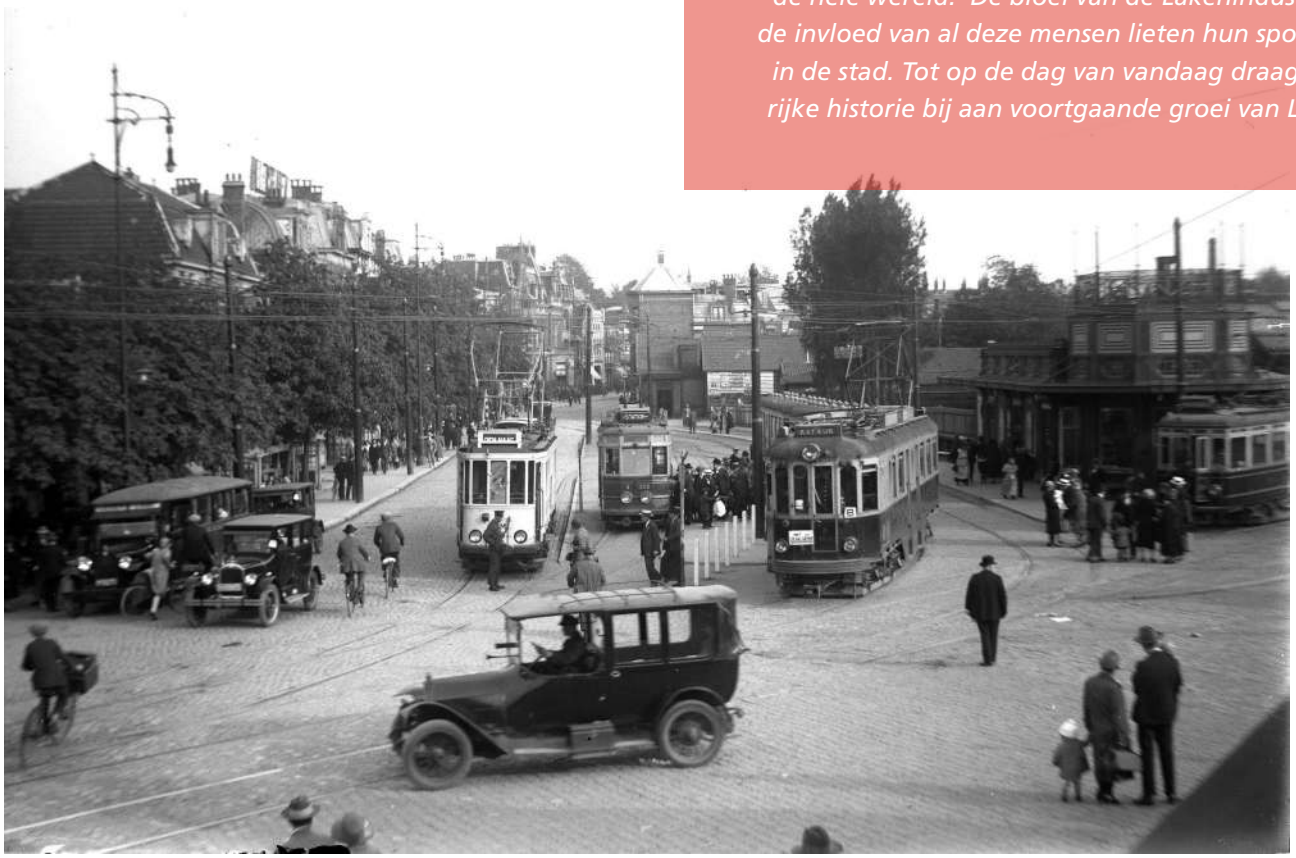
Met als eindresultaat: een compleet mobiliteitsknooppunt waar de wereld aan je voeten ligt én waar je wordt uitgenodigd Leiden te ontdekken vanwege de aantrekkelijke stadsentrees. Een OV-knooppunt als middelpunt van een groeiende stad, waar geschiedenis en toekomst hand in hand gaan. Met een historische binnenstad, een universiteit, veel kunst en cultuur en het moderne Innovation District Leiden Bio Science Park (LBSP), de grootste Life Sciences & Health campus van Nederland.

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

2.1
Het stationsgebied toen en nu

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

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



Historische foto van een stationsgebied

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

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

2.2 Duurzaamste Kilometer van Nederland

Sinds 2019 ligt het stationsgebied in de 'Duurzaamste Kilometer van Nederland', dat wordt gevormd door het stationsgebied en de Schipholweg, tot aan het begin van de Willem de Zwijgerlaan. Bewoners, bedrijven, de gemeente Leiden, waterschap en de provincie Zuid-Holland zetten zich gezamenlijk in voor het gebruik van innovatieve energiebronnen, vernieuwend waterbeheer, vergroening tegen hitte en vóór betere luchtkwaliteit, hergebruik van (bouw)materialen en andere duurzame oplossingen. Een unieke samenwerking van meer dan twintig partijen.

Deze zogenaamde 'Green Deal' sluit aan bij het beleid van het Leidse college, dat duurzame verstedelijking als prioriteit heeft gesteld. Deze overeenkomst past bij de toekomstige Omgevingswet.

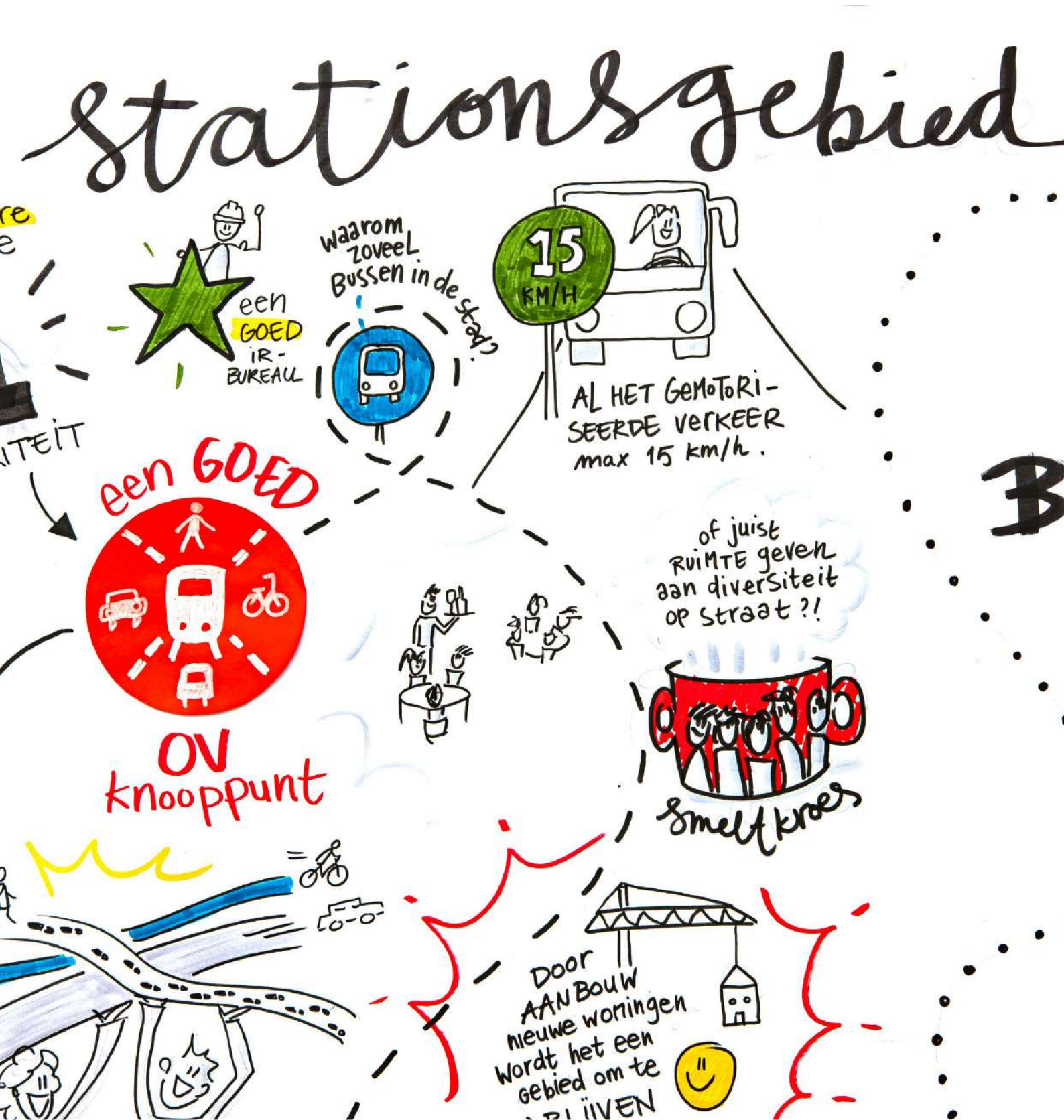


"The Field" in de Duurzaamste Kilometer: een circulaire hotspot met showcases die uiting geven aan circulaire bouwmogelijkheden




0
100
200m

3 VISIE OP HET STATIONSGEBIED VAN DE TOEKOMST



In het stationsgebied van de toekomst komt heel veel samen. Het stationsgebied is de belangrijkste binnenstedelijke ontwikkelingslocatie in de regio Holland Rijnland. Het station Leiden Centraal vormt het hart van het stedelijke en regionale openbaar vervoer netwerk en ontwikkelt zich tot Knooppunt Leiden Centraal.

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

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

Deze gebiedsvisie is allesomvattend over datgene waaraan het toekomstige stationsgebied moet voldoen. Het is een instrument passend binnen het 'Leids Planproces' en afgestemd op projecten en visies in de hele omgeving. In de planvorming wordt toegewerkt naar een levendig en kwalitatief hoogwaardig stationsgebied; een duurzaam stadsdeel. Het draagt bij aan de invulling van de ontwikkeling van de 'Duurzaamste Kilometer van Nederland', het Leidse 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.

Het is duidelijk dat de gebiedsvisie vooruit loopt op zaken. Het roept terechte vragen op als "Is dit allemaal waar te maken' en "Hoe kan deze visie worden neergezet terwijl er nog zoveel onzekerheden zijn? Er moet nog zoveel worden uitgezocht." Juist daarom is deze gebiedsvisie zo waardevol. Het zorgt voor een stip aan de horizon. Het maakt aan iedereen duidelijk wat de visie op het gebied is en welke wensen, doelen en richtlijnen er gesteld worden voor de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied.

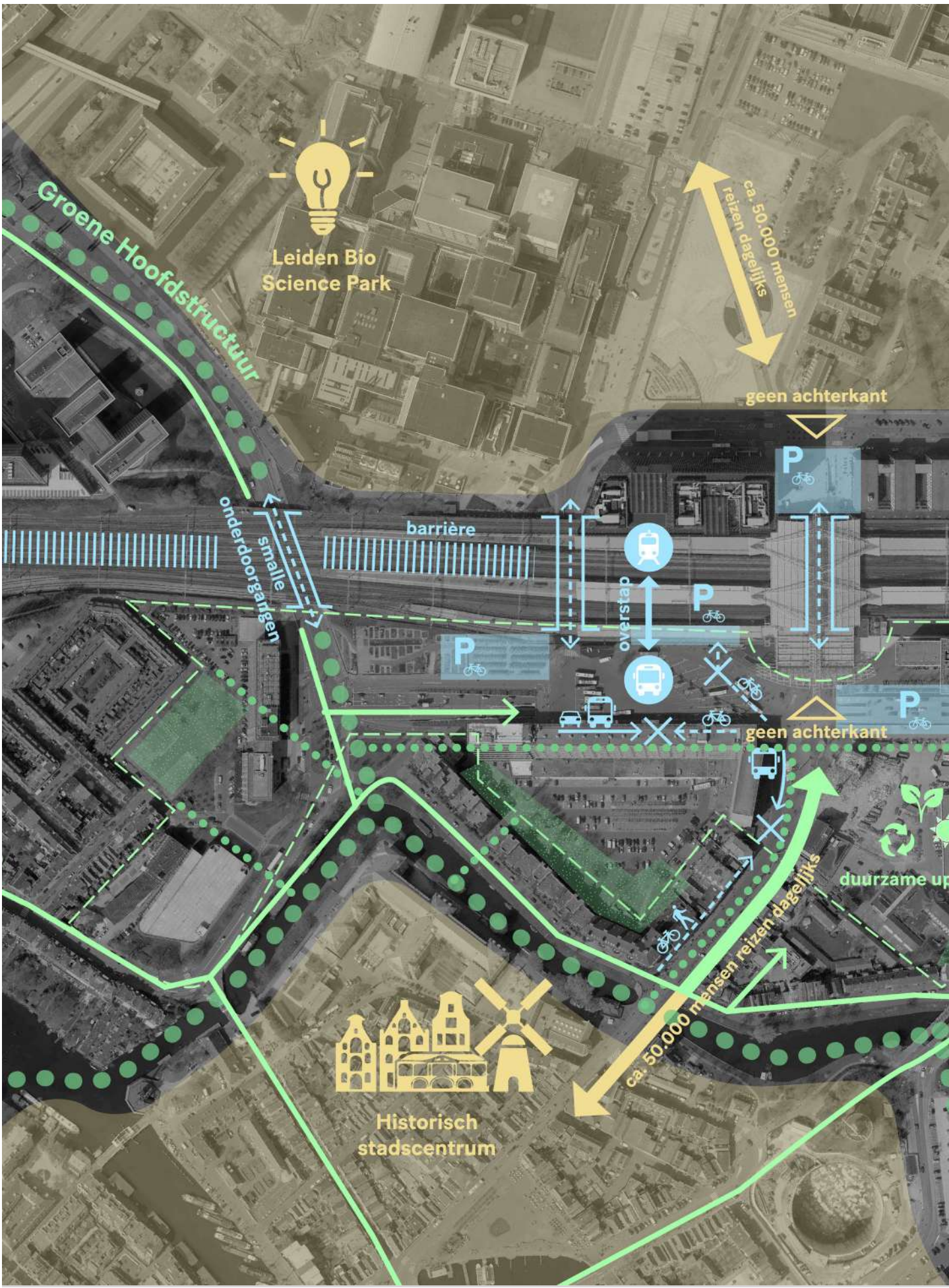
Dat betekent dus ook dat niet alles doorgaat, zoals in deze gebiedsvisie wordt voorgesteld. In sommige gevallen beschrijft de visie verschillende alternatieven, varianten en opties. Daarin moeten keuzes gemaakt worden. Verschillende opgaven vragen nog om nader onderzoek.Het kan zijn dat in de loop der jaren blijkt dat een voorstel niet haalbaar is en er kunnen zich ook nieuwe vragen aandienen die om een oplossing vragen. Al met al zorgt deze gebiedsvisie voor kaders die houvast geven aan wat de komende jaren ontworpen, ontwikkeld en gebouwd gaat worden.

3.1 Kwaliteiten, knelpunten, kansen en uitdagingen

Om alles goed op elkaar af te stemmen en een gedegen plan te realiseren heeft de gemeente veel informatie verzameld. Verder is in samenwerking met deskundigen, waaronder het stedenbouwkundigbureau PosadMaxwan, het gebied kritisch geanalyseerd. De belangrijkste conclusies van al deze inspanningen zijn samengevat in onderstaande opsomming van kwaliteiten, knelpunten, kansen en uitdagingen. Het zijn belangrijkste uitgangspunten geweest bij de totstandkoming van deze gebiedsvisie.

Kwaliteiten:

- De primaire functie van het stationsgebied is en blijft een mobiliteitsknooppunt.
- Het station Leiden is het kloppend hart van het regionale mobiliteitssysteem
- in Holland – Rijnland.



Selectie analyse kwaliteiten knelpunten, kansen en uitdagingen



- Meer dan 100.000 mensen reizen dagelijks via het station de stad in en uit.
- Nergens in Nederland liggen een historisch stadscentrum en een innovatief centrum als het LBSP, zo dicht bij elkaar.
- Het station Leiden kent geen voor- en achterkant en is centraal in het gebied gelegen.

Knelpunten:

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

Kansen en uitdagingen:

- Het stationsgebied moet een aantrekkelijke, gastvrije entree van de stad worden. Het visitekaartje van de stad.
- In de nieuwe situatie moet het stationsgebied een plek worden waar het fijn is om te verblijven; een plek van verbinding, ontmoeting en vergroening.
- In het dicht verstedelijkte stationsgebied moeten de verschillende functies zoveel mogelijk tot hun recht komen. Dat betekent dat er slim en zorgvuldig met de beperkte ruimte moet worden omgegaan.
- Met de beschikbaarstelling van de rijkssubsidie 'Woningbouwimpuls' wordt een groot deel betaalbare woningen gerealiseerd.
- Het sterk versteende stationsgebied moet in veel opzichten een duurzame upgrade krijgen. Met de inzet van groene energie, duurzame mobiliteit, circulaire economie, klimaatadaptatie, biodiversiteit en innovatieve vergroeningsvormen.

Legenda

- kwaliteiten
- kansen/ uitdagingen
- knelpunten

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

3.2
Drie verhaallijnen

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

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

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

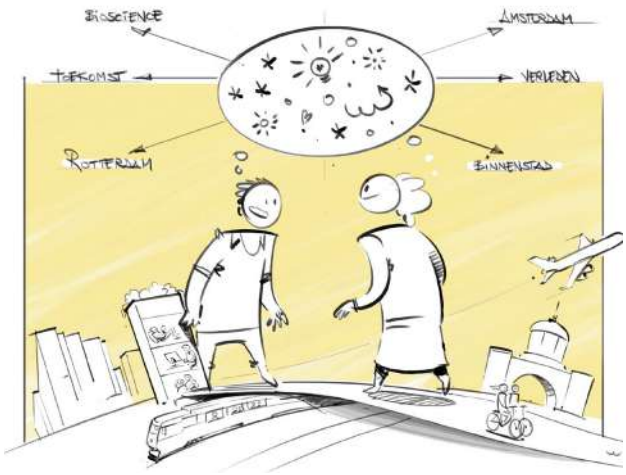
In de volgende paragrafen nemen we u mee in de visie op deze drie verhaallijnen.

Visie op plek van verbinding

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

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

Mensen in alle verschijningen verplaatsen zich in het stationsgebied en worden hier met elkaar verbonden.



Jong en oud, Leidenaren , studenten en toeristen. Leiden sluit niemand uit. Iedereen vindt zijn of haar weg in het gastvrije stationsgebied van de toekomst.

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

Verder maakt het stationsgebied de stad tot een geheel, waar alles op loop- of fietsafstand ligt. Er ontstaat een gebied waar het Leidse verleden, heden en de toekomst vloeiend in elkaar gaan overlopen. De 'oude' universitaire kennis en cultuur van de historische binnenstad krijgen via het stationsgebied een vanzelfsprekende aansluiting met het moderne innovatie district LBSP.

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

Visie op plek van ontmoeting

Het stationsgebied wordt een levendige en bruisende plaats waar ontmoeten centraal staat. Niet alleen voor Leidse bewoners of bezoekers, maar ook voor reizigers die hun overstaptijd goed willen benutten en worden verleid om nét even langer te blijven. Op afspraak of een toevallige ontmoeting. Langdurig of kortstondig.

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

De sfeer in het stationsgebied is warm en gezellig. De stationspleinen nodigen uit voor een hapje, een drankje, boodschappen doen, winkelen en sociaal vermaak. Mede door het uitgekiende aanbod aan horeca, winkels, vrijetijds-, sport- en spelvoorzieningen, wordt het zowel overdag als in de avond een aangename plek voor vertier en ontmoeting. Binnen bepaalde zones mag niet gerookt worden, zoals op de stationspleinen en het busstation.

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

Wie je ook bent en waar je ook vandaan komt, de hoofdentree van de stad ontvangt je met open armen en je voelt je snel thuis in deze nieuwe, levendige en rijk gemengde, stedelijke buurt. Het wordt een gewilde ontmoetingsplek, waar mensen graag 'blijven hangen' om op een aangename manier tijd met elkaar door te brengen. Hier ga je niet alleen naartoe als je met het openbaar vervoer reist, hier spreek je met elkaar af.



De bezoekersaantallen aan Leiden zullen stijgen en veel mensen gaan dankzij het verleidelijke stationsgebied de stad Leiden ontdekken en vaker terug komen om er opnieuw en langer te verblijven.

Visie op plek van vergroening en verduurzaming

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

Het stationsgebied van de toekomst wordt in alle opzichten groen en duurzaam, in de straten, op de pleinen en in de bebouwing. Het is er toegankelijk, gezond en veilig. Het complete stationsgebied krijgt een groene en ecologische boost. Bestaand groen wordt verbeterd en vindt aansluiting met een nieuw netwerk van groen ingerichte straten en straatjes, die over het hele stationsgebied uitwaaieren en verbonden worden met het Singelpark. Ook is het stationsgebied de plek voor groen, denk aan verticaal groen, gevel- en daktuinen.

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

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

Bij klimaatadaptatie wordt rekening gehouden met de verschillende klimaatinvloeden, zoals neerslag, droogte, warmte en hitte.

Door het gebruik van hitte-proof daken en muren kan buitenwarmte zo min mogelijk de gebouwen binnendringen. Verder maken ingenieuze constructies het mogelijk om overtollig regenwater op te slaan danwel af te voeren

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



3.3 Gebiedswaarden en gebiedskwaliteiten

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

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

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

GEBIEDSWAARDEN

bruisend

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

gastvrij

Het stationsgebied is gastvrij. Iedereen voelt zich welkom door de open en vriendelijke houding van de Leidenaar, de comfortabele openbare ruimte die je verleidt om verder het gebied en de stad in te trekken, en de veelvoud aan voorzieningen. Het stationsgebied verwelkomt je.

groen

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

hoogwaardig

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

innovatief

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

stationspleinen

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

GEBIEDSKWALITEITEN

mobiliteitsknooppunt

Stationsgebied Leiden biedt een compleet aanbod aan mobiliteit. Hoogwaardige vormen van mobiliteit die gestructureerd in elkaar overlopen vormen het centrum van het stationsgebied: een OV-knooppunt dat in verbinding staat met de regio, Nederland en de wereld, gericht op trein, bus, taxi, fietsers en voetgangers. Het mobiliteitsknooppunt zorgt voor een natuurlijk komen en gaan van passanten en fungeert daarmee als plek van ontmoeten en verbinding.

ligging in compacte stad

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

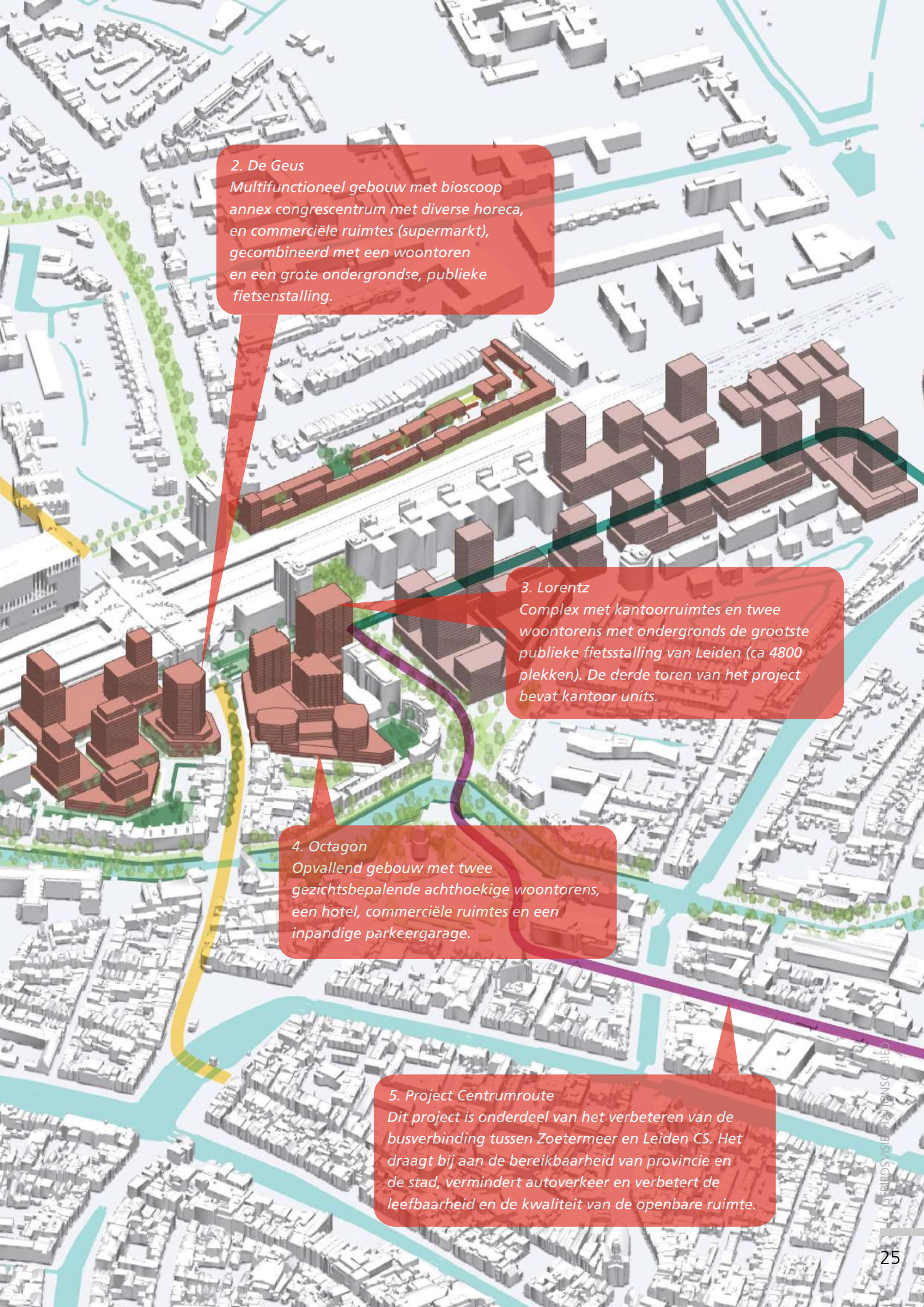
blend van functies

In het stationsgebied is altijd wat te doen door de organische functiemening en het intensieve ruimtegebruik. In het stationsgebied is een diversiteit aan voorzieningen op het gebied van wonen, werken, vrije tijd en reizen. Deze lopen natuurlijk in elkaar over en maken het stationsgebied een bruisend verblijfsgebied.

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



Plangebied in relatie tot andere projecten in directe context


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

4 STEDENBOUWKUNDIGE BOUWSTENEN



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

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

4.1
Het stationsgebied: verantwoord ruimtegebruik, levendige stadsentree

Bouwen in de buurt van stations is aantrekkelijk omdat het een grote bijdrage levert aan duurzame mobiliteit. Wonen en werken in de directe omgeving van een station leidt tot duurzaam reizen, vanwege intensiever gebruik van openbaar vervoer en minder autoritten binnen en naar het stationsgebied. Door in de omgeving van een station de ruimte optimaal en duurzaam te benutten worden meerdere doelen behaald. Het vermindert de druk op de groene omgeving en compact, gestapeld bouwen is efficiënt en energiezuinig.

4.2
Een duurzaam stationsgebied

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

4.3
Wonen en werken in het stationsgebied

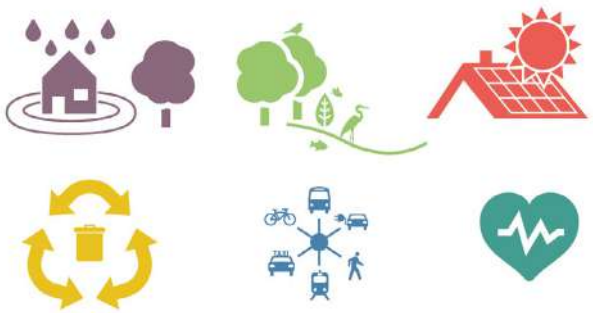
Duurzaam en meervoudig ruimtegebruik rondom het Knooppunt Leiden Centraal houdt in dat er flink gebouwd zal gaan worden om nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen te kunnen toevoegen. Bij de ontwikkeling van de bouwplannen komt ook de vraag aan de orde: Hoeveel en hoe hoog kan er gebouwd worden? Op deze vraag wordt in paragraaf 5.2 nader ingegaan: 'De gebouwen in het stationsgebied'.

De behoefte om in een hoogstedelijke en dynamische omgeving, in de buurt van een OV-knooppunt, te wonen en te werken is groot. Er is nog steeds behoefte aan nieuwe kantoren gesitueerd in populaire omgevingen zoals een OV-knooppunt. Verouderde kantoorgebouwen en kantoren die langs de snelweg liggen zijn steeds minder gewild.

Het stationsgebied wordt een buurt met een breed scala aan woningen en werkplekken. Je kunt wonen of werken langs het spoor, met uitzicht over de stad, in hogere gebouwen langs het spoor, of wat lager, met uitzicht over de straten en pleinen met bomen.



Leiden maakt onderdeel uit van belangrijke spoorverbinding in de Randstad.


Zes duurzaamheidthema's voor Stationsgebied Leiden

Wonen of werken wordt ook mogelijk vlak boven de groen ingerichte daken van de laagbouw, ook wel 'sokkels' genoemd. Er komen ook woningen en werkplekken aan de straat, of vlak erboven, in de laagbouw van de nieuwe gebouwen.

Woningen die direct aan de straat liggen hebben geveltuintjes en liggen, ondanks de nabijheid van het Knooppunt Leiden Centraal, in een rustige omgeving waar weinig auto's rijden.

4.4
Verenigen van oud en nieuw

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

Bovendien wordt een bijzondere inspanning gevraagd om de onderdoorgangen van het spoor voor alle gebruikers (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) aantrekkelijker en sociaal veiliger te maken, met voldoende capaciteit voor de toekomst.

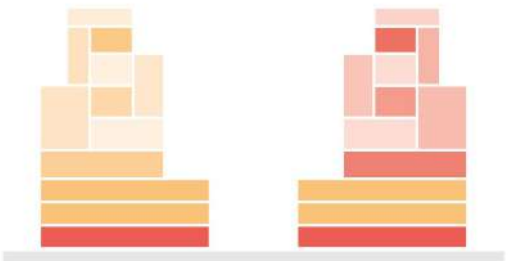
In het hart van het stationsgebied is de maat van de nieuwe bouwblokken en de bijbehorende straatjes vergelijkbaar met die van de historische binnenstad. De straatjes en pleinen die ook in de binnenstad liggen worden hierdoor direct in het stationsgebied ervaren. Door een combinatie van laagbouw met terugliggende hogere gebouwen worden aantrekkelijke en lichte straten, pleinen en groene ruimtes gemaakt.

Doordat de hogere gebouwen terug liggen ten opzichte van de straat en de straatgevel, worden ze vanaf de straat als minder aanwezig ervaren.

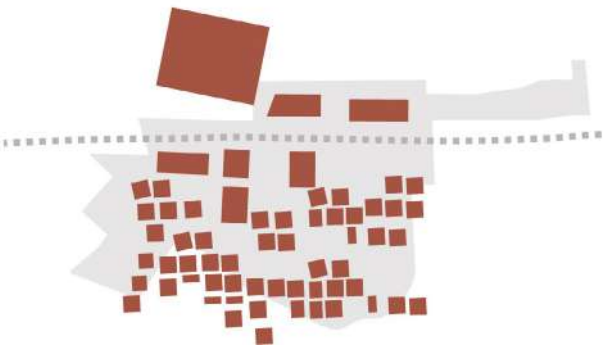
Vanuit het oogpunt van verstedelijking, de realisatie van met name woningen en kantoren, is het stationsgebied de belangrijkste verdichtingslocatie van de stad. Dat uit zich ook in de hoogte: hier bevindt zich de grootste concentratie hoogbouw.

De hoogte van nieuwe gebouwen sluit, met de bouwhoogte van de sokkel, aan op de bestaande omliggende stadsdelen. De nieuwe lagere gebouwen komen aan de stadszijde te liggen. De gebouwen worden niet hoger dan 30 meter, voor een goede verbinding met de lagere gebouwen in het historisch centrum. De nieuwe hoge woon- en kantoortorens worden vooral langs de spoordijk gebouwd, met een maximale bouwhoogte van 70 meter.

Deze bouwhoogte van 70 meter komt overeen met de maximum bouwhoogte zoals beschreven in de ‘Leidse hoogbouwvisie’ uit 2007. Mocht in de nieuwe bouwplannen voor het stationsgebied dit maximum worden overschreden, dan staat bij de locatiekeuze van een dergelijk hoog gebouw de nabijheid van de historische binnenstad centraal. De hoge nieuwbouw langs het spoor mag de belangrijkste zichtlijnen vanuit de binnenstad (Rapenburg, Oude Rijn, Oude Vest) niet verstoren. Dat betekent dat een bouwhoogte van meer dan 70 meter eigenlijk alleen mogelijk op de Trafolocatie. Variatie in bouwhoogtes is voor de toekomstige skyline zeer waardevol. Dergelijke variatie, in combinatie met bijzondere vormgeving van de bovenkant van het gebouw, zijn belangrijke voorwaarden in de uitwerking.



Wonen en werken in het stationsgebied



Verenigen van oud en nieuw in bouwblokgrootte

4.5
De vergroening van het stationsgebied

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

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

De grotere plekken en pleinen in het stationsgebied, waaronder de twee stationspleinen, worden omzoomd met bomen. In het profiel van de Plesmanlaan, het Schuttersveld en de Bargelaan worden de bestaande groene bermen versterkt of nieuw aangelegd. Deze bermen krijgen de juiste breedte om bomen te kunnen planten. De Stationsweg en Steenstraat worden een echte groene loper naar de binnenstad, doordat ze sterk vergroend worden.

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

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

De vergroening ondersteunt de stedelijke ecologie, hierbij wordt ook rekening gehouden met de vogels en vleermuizen, die zich in gebouwen genesteld hebben. We kiezen voor een uitgebalanceerde samenhang van de groene inrichting, met wel overdachte keuzes voor planten- en boomsoorten en zorgen voor duurzaam beheerplan voor het groen in het stationsgebied. Groene daken zijn onderdeel van het ecologisch netwerk: bijen, vlinders en insecten vinden er makkelijk hun weg. De details van het groenontwerp komen uitgebreid aan bod in het Hoofdstuk 7 'Plek van vergroening en duurzaamheid'.

4.6
Een efficiënte, aantrekkelijke mobiliteitsknoop

Er valt op dit punt veel te verbeteren. Knooppunt Leiden Centraal bestaat naast het treinstation uit het busstation, fietsenstallingen, Kiss-and-Ride voorzieningen en taxistandplaatsen.

De capaciteit van de stationshal is onvoldoende en de verschillende verkeersstromen rondom het station zijn onlogisch ingericht. Diverse openbare ruimtes rondom het station zijn onaantrekkelijk en onoverzichtelijk.



Verenigen van oud en nieuw in bouwhoogte



Stedelijk groen: verschillende typen op meerdere niveaus

Dat geldt ook voor de overstapfuncties tussen bus en trein. Er is een tekort aan fietsenstallingen en de spoordijk vormt een fysieke en mentale barrière tussen twee bijzondere stadsgebieden: de binnenstad en het innovatie district LBSP.

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

Daarvoor is betrokkenheid van onder andere het Rijk, ProRail, NS en de provincie Zuid-Holland essentieel. De vernieuwing van knooppunt Leiden Centraal is een onderdeel van een nationale MIRT verkenning geworden, waarin deze partijen gezamenlijk de toekomst voor Knooppunt Leiden Centraal gaan uitwerken. Deze gebiedsvisie biedt ruimte voor de vernieuwing van het stationsgebied. Het knooppunt gaat als geheel beter functioneren, onder andere door de vele manieren waarop het station bereikbaar wordt en de diverse mogelijkheden om de reis vanaf Knooppunt Leiden Centraal voor te zetten.

4.7
Een bereikbaar stationsgebied

In het huidige stationsgebied zijn auto's en bussen nog nadrukkelijk aanwezig. Vaak domineren ze het straatbeeld en bepalen ze de inrichting van de openbare ruimte. Er zijn er veel conflicten tussen bus-, fiets- en voetgangersstromen. Het bestaande busstation overheerst het karakter van het stationsplein.

Op de Stationsweg is de verkeersveiligheid in het geding. Auto's, bussen en fietsers delen dezelfde rijbaan en de ruimte voor voetgangers is beperkt.

In de toekomst wordt het hart van het stationsgebied ingericht op gebruik door voetgangers en fietsers. De auto is te gast, conform het besluit 'Agenda Autoluwe Binnenstad', waarin is opgenomen om het stationsgebied autoluw te maken en de busroutes via Centrumroute en de Bargelaan te laten lopen.

De bestaande en nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer bieden een veelheid aan routes door het gebied. Stationsplein, Stationsweg en Steenstraat zonder bussen bieden meer ruimte en kwaliteit aan voetgangers en fietsers en voorkomt onveilige situaties en kruisingen tussen busverkeer en voetgangers- en fietsersstromen. De Stationsweg en de Steenstraat worden daarmee een kwalitatief hoogwaardige entree naar de stad voor fietsers en voetgangers.

Het ontvlechten van stromen is bovendien noodzakelijk om de toekomstige groei van vooral het aantal fietsers en voetgangers het hoofd te bieden. Het continueren van de huidige situatie, waarbij bussen, fietsers, voetgangers, auto's, bestelbusjes en vrachtwagens van dezelfde rijbaan gebruik maken, zal met de verwachte groei in de toekomst, de situatie verder doen verslechteren. Daarom is het nodig om, met het oog op de toekomst, heldere keuzes te maken. De Stationsweg en Steenstraat als fiets- en voetgangers entree betekent ook dat voor busverkeer goede, betrouwbare en verkeersveilige routes gerealiseerd moeten worden. Een van de belangrijke routes waar dit goed mogelijk is, is via de Bargelaan en het Schuttersveld. Het Schuttersveld, kruispunt Rijnsburgerweg en de Bargelaan zullen hiervoor opnieuw ingericht moeten worden, evenals de aansluiting tussen Plesmanlaan en Stationsweg.



Een efficiënte mobiliteitsknoop



Faciliteren van de modalshift: voetganger op één

De mogelijkheden voor parkeren in het stationsgebied worden beperkt. Dat sluit goed aan op het streven naar duurzame mobiliteit en een autoluwe Leidse binnenstad. We verwachten echter nog wel bezoekers die met de auto naar het gebied komen, ook zijn er bewoners met een vergunning en deelmobiliteit moet een plek krijgen. Hiervoor is parkeerruimte nodig. Die parkeerplaatsen worden allemaal inpandig, ondergronds en/of bovengronds. Waar en in welke omvang dit precies gerealiseerd kan worden is nog een onderzoeksopgave. In het stationsgebied zelf zijn hiervoor twee mogelijke locaties aangeduid.

4.8
Kwaliteit passend bij de entree van de stad

De gebruikskwaliteit en visuele kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte zijn van een hoog niveau. De gebouwen zijn toekomstbestendig, het openbaar vervoer is gebruiksvriendelijk, service, gemak en comfort staan voorop. De beeldkwaliteit van gebouwen en openbare ruimte in het stationsgebied is vastgelegd in een ‘Beeldkwaliteitsplan’. Het bestaande Beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied zal na het vaststellen van deze gebiedsvisie een update ondergaan om aan te sluiten bij de in deze visie vastgelegde ambities.



Kwaliteit borgen met Beeldkwaliteitsplan en betrekken Supervisor



Impressie Morssingelblok



5 PLEK VAN VERBINDING



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

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

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de mobiliteit en de gebouwen in het stationsgebied en de toekomst van de twee molens die Leiden rijk is. Het nieuwe groen in het stationsgebied dat vervlochten wordt met de bestaande groenstructuren, wordt verder toegelicht in Hoofdstuk 7.

5.1 Mobiliteit en gebouwen in het stationsgebied

In het stationsgebied wordt het steeds drukker. We willen betrouwbaar openbaar vervoer en moeten ervoor zorgen dat gevaarlijke verkeerssituaties tussen de voetganger, fietser, de bus en het overige vervoer zoveel mogelijk worden voorkomen. Omdat er soms te weinig plek beschikbaar is moeten keuzes gemaakt worden. Daarbij is de volgende prioriteit van kracht: de fietsers en voetgangers staan bovenaan, gevolgd door openbaar vervoer, vervolgens deelmobiliteit (MaaS, taxi) en als laatste privé autogebruik en vrachtvervoer.

Mobiliteit voor een bereikbaar, levendig en gezond stationsgebied

De verstedelijking in de Randstad neemt de laatste jaren een grote vlucht. Meer mensen zoeken de stad op om er te werken en te wonen. Een toename van woningen, kantoren en voorzieningen betekent ook een sterke mobiliteitsgroei, waaronder het gebruik van trein en fiets. Zoals al kort beschreven in hoofdstuk 2 en 4 maken deze ontwikkelingen en het belang van duurzame mobiliteit het nodig de mobiliteitsopgave voor het stationsgebied te herzien. Rekening houdend met het algemene mobiliteitsbeleid van de stad Leiden als geheel, dat zich onder andere focust op het autoluw maken van het centrum.

Voetganger en fiets met stip op 1

In de plannen voor het stationsgebied voor de aanleg van een aantrekkelijke en veilige openbare ruimte, staan de voetgangers en fietsers allereerst voor ogen. Er wordt aandacht besteed aan een hoogwaardige groene inrichting. Levendige plinten dragen bij aan de sociale veiligheid op straat. Routes zijn logisch en overzichtelijk. In de kern van het stationsgebied en op het Morspoortterrein is de auto te gast, in straten die gedeeld worden met voetgangers en fietsers.

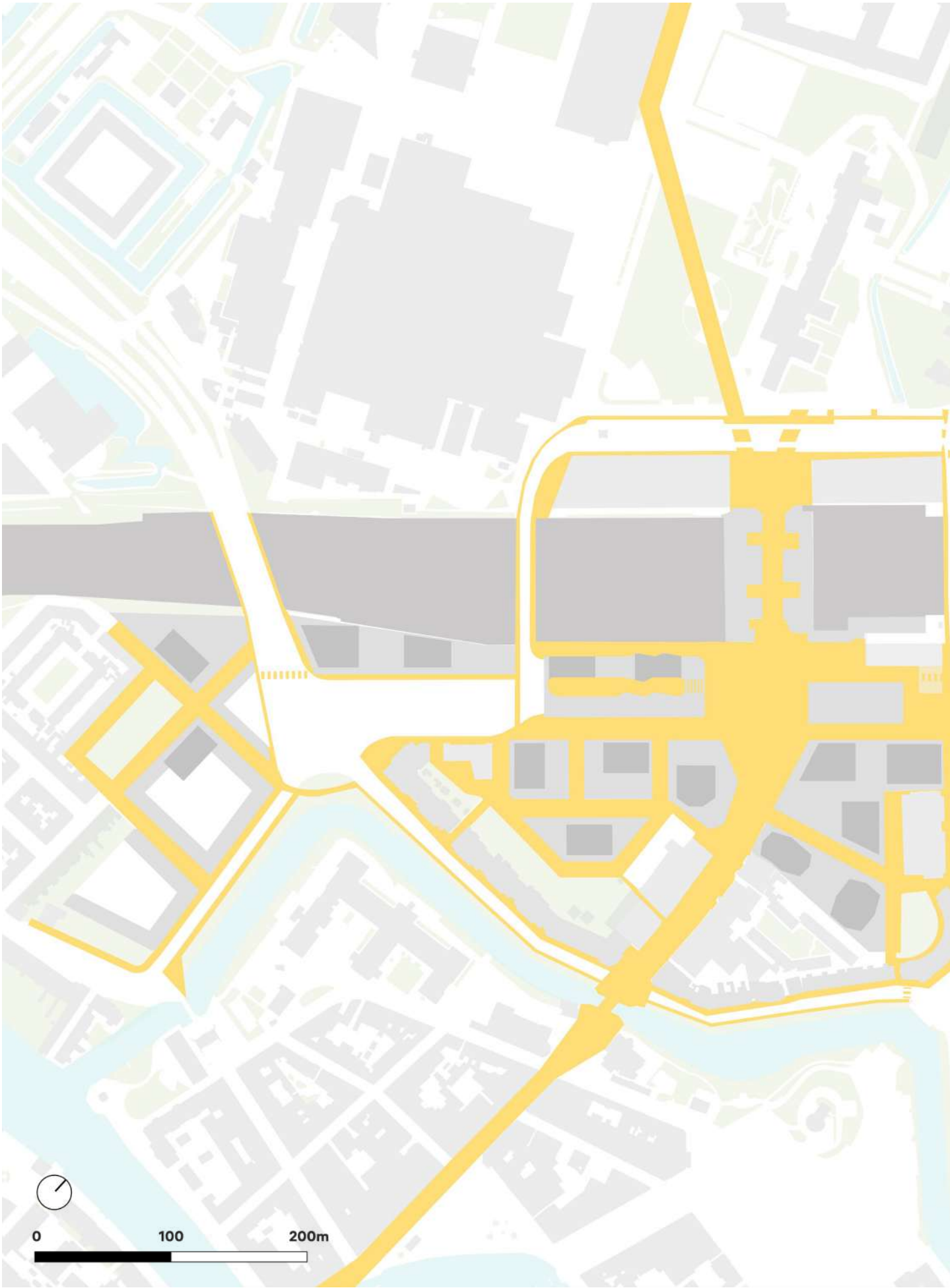
Reizigers te voet komen vanaf Knooppunt Leiden Centraal de stad binnen via de twee stationspleinen. De pleinen zijn gastvrij, ruim en overzichtelijk. Ze zijn het startpunt van goed zichtbare en duidelijke routes naar de binnenstad, het LUMC, het LBSP en andere kenmerkende bestemmingen. Dit betekent dat de Stationsweg en de Steenstraat primair worden ingericht voor voetgangers en fietsers. Voor bussen zijn alternatieve routes beschikbaar met ruimte voor groei en waar verkeersveiligheid de boventoon voert.

Uit eerste verkenningen blijkt dat dit goed te realiseren is en dat tegelijkertijd de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Onder andere door de oversteek voor voetgangers te verbeteren, de middenberm te verbreden, de kiss en ride voorziening beter in te richten. Fietsers krijgen bij het kruispunt Bargelaan/ Rijnsburgerweg meer ruimte op de weg en er wordt vaker groenlicht aangeboden.

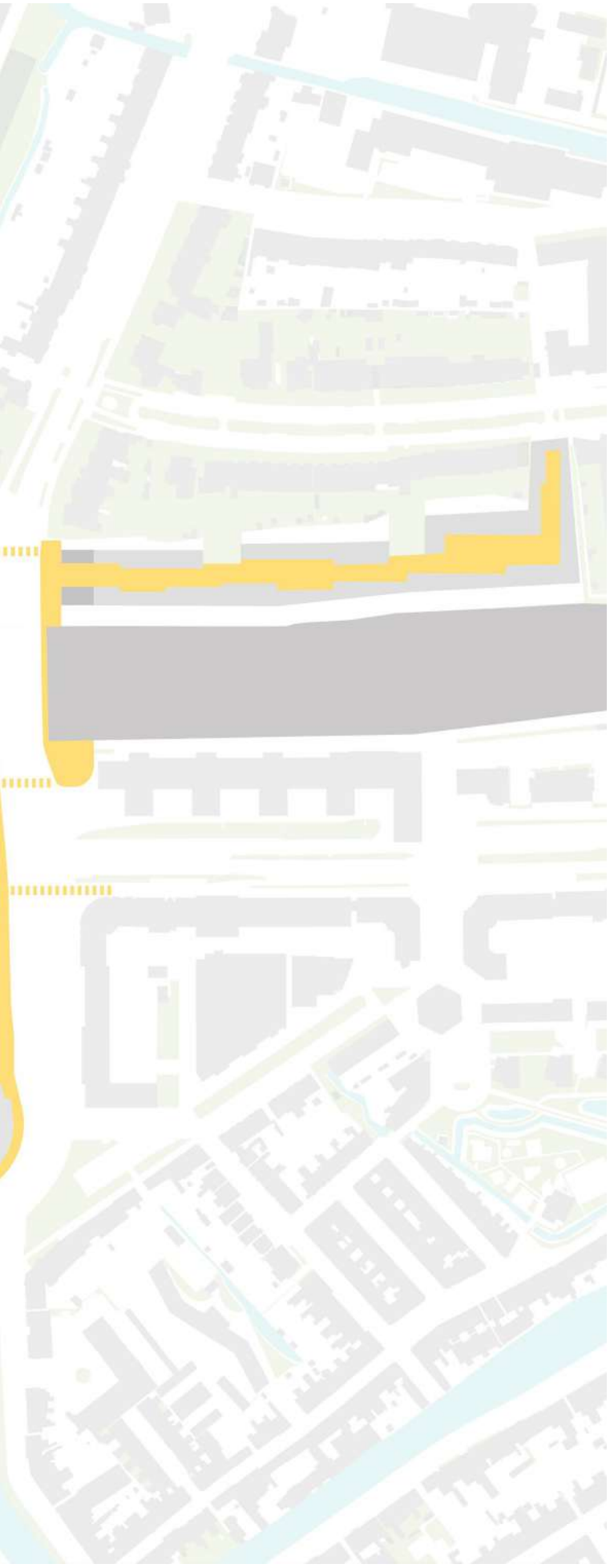
Een belangrijk verschil tussen de twee stationspleinen is dat het plein aan de LUMC zijde de voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer een eigen rijbaan hebben. Dit maakt het mogelijk om verkeersveilige ontwerpen te realiseren. Zo wordt het busverkeer richting de binnenstad onderzocht. Kan de route Morsweg/Rijnzichtbrug, in combinatie met een vermindering van het autoverkeer, geschikt gemaakt kan worden voor busverkeer?

Spoordijk

Om de verbinding tussen de stadsdelen aan weerszijden van de spoordijk te verbeteren verdienen de afmetingen en de inrichting van de onderdoorgangen onder de spoorlijnen (oftewel spoorbundel Plesmanlaan, Joop Walenkamptunnel en Rijnsburgerweg) veel aandacht. De huidige passages onder de spoorbundel zijn voor snelverkeer acceptabel, ze bieden voldoende capaciteit en veiligheid.



Een fijnmazig voetgangersgebied



Voor langzaam verkeer schieten ze echter te kort: de capaciteit en kwaliteit zijn onvoldoende en ze passen niet bij het gewenste niveau van het stationsgebied van de toekomst.

Er zijn herinrichtingsvoorstellen nodig die inzetten op aantrekkelijke, sociaal veilige onderdoorgangen. Ze moeten maximaal ruimte bieden aan langzaam verkeer en schoon, ruim en licht zijn. Op het gebied van verlichting is veel te winnen. Bij de herinrichting moet gebruik gemaakt worden van hoogwaardige robuuste, materialen.

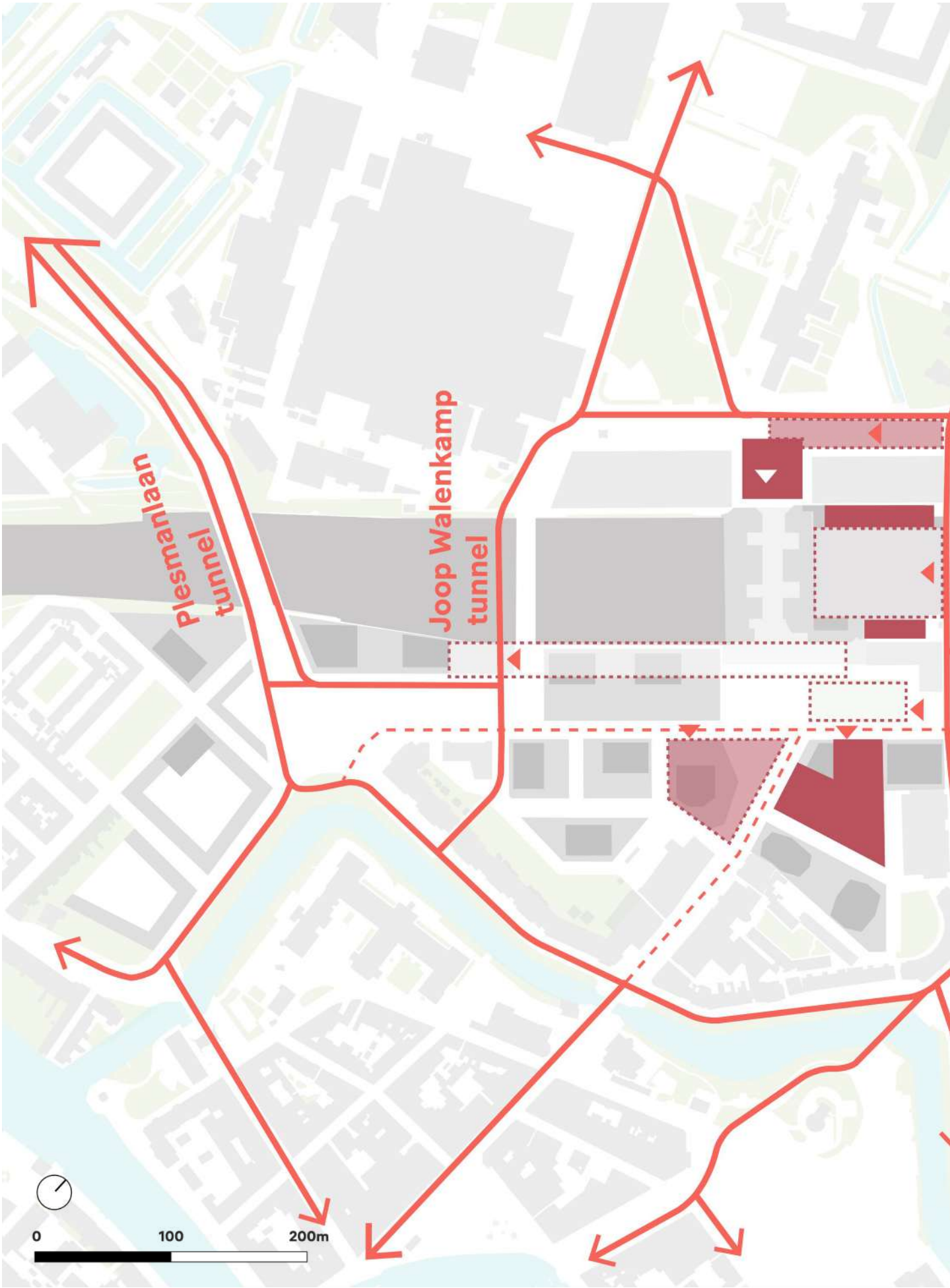
Ook de stationspassage verdient aandacht. In de MIRT-verkenning wordt de wens geuit om eventuele opgangen naar het spoor toe te voegen.

Het kerngebied blijft goed bereikbaar voor bestemmingsfietsverkeer, waaronder de fietsenstallingen en voorzieningen. De Joop Walenkamptunnel geeft toegang tot het LUMC en direct omliggende gebieden.

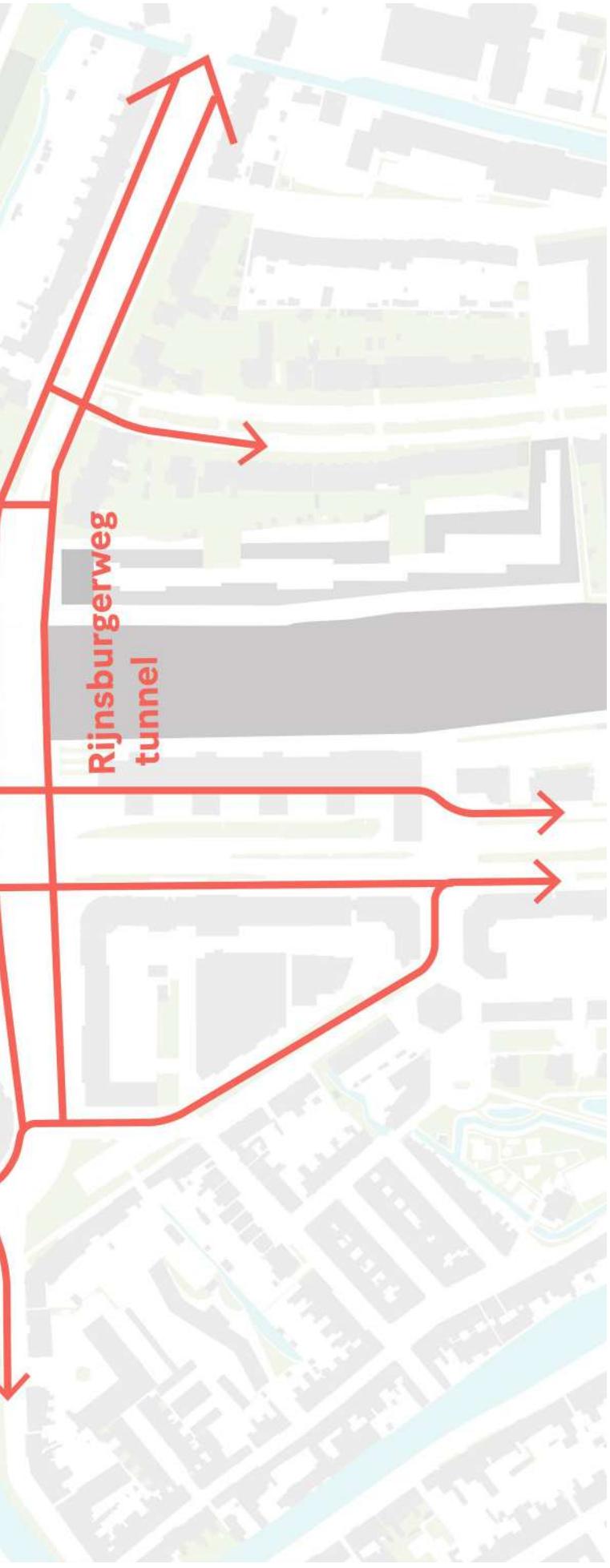
De onderdoorgangen Plesmanlaan en Rijnsburgerweg zijn voor fietsers en voetgangers beperkt qua breedte. Met de groei van het voetgangers- en fietsverkeer (verwachte groei van fietsstromen +40%) en het benadrukken van de hoofdfietsroute over de flanken van het stationsgebied zullen beide onderdoorgangen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

Legenda

Voetgangersgebied



Netwerk van fietsverbindingen; doorgaande routes over de 'flanken'



Fietsroutes en stallingen

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

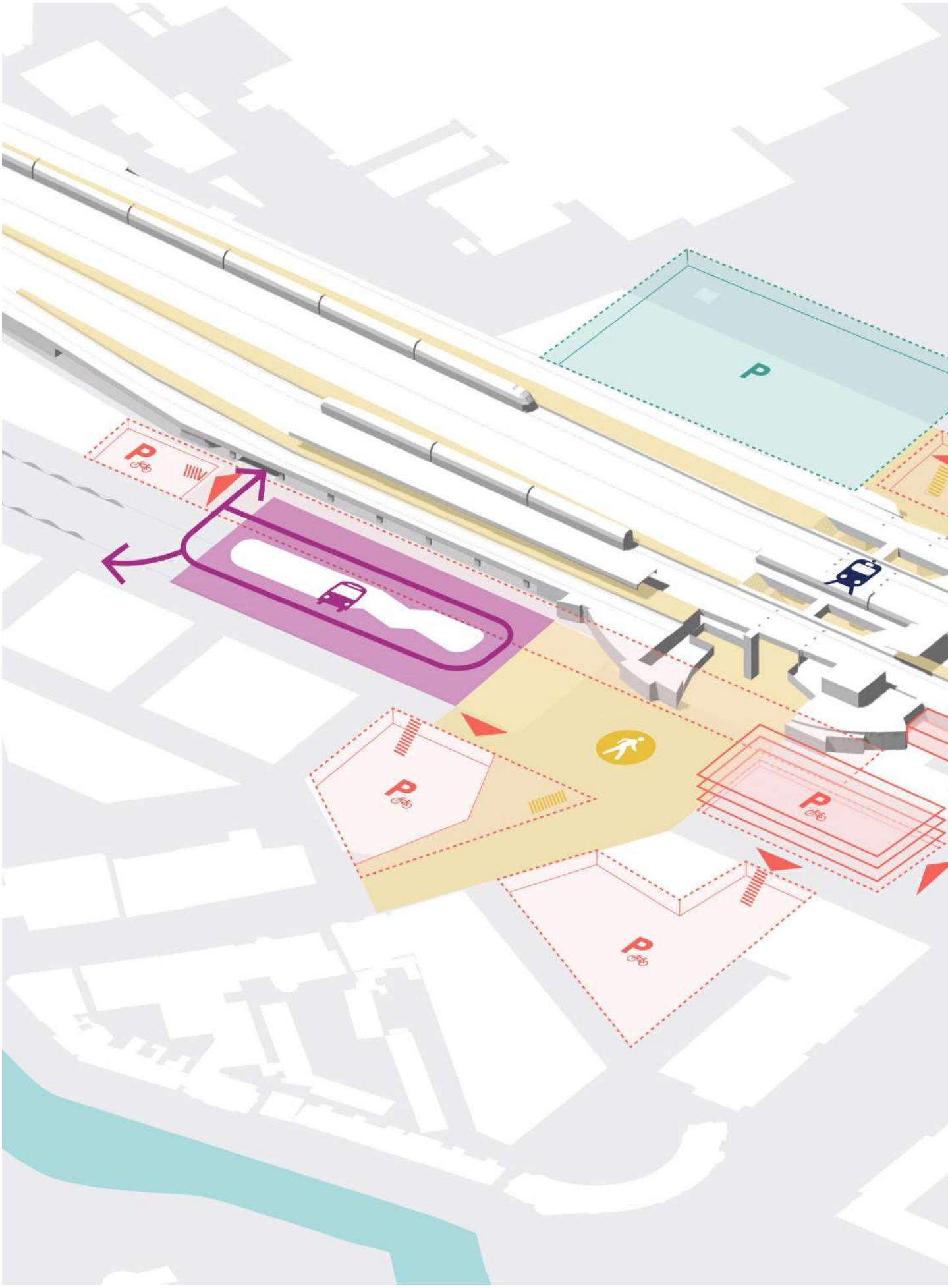
De fietsenstallingen worden goed vindbaar en bereikbaar gemaakt. Ze dienen ruimte te bieden aan fietsen, deelfietsen, buiten-formaat fietsen, klein elektrisch vervoer (scooter, step, duo- en monowheels) en bijbehorende diensten.

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

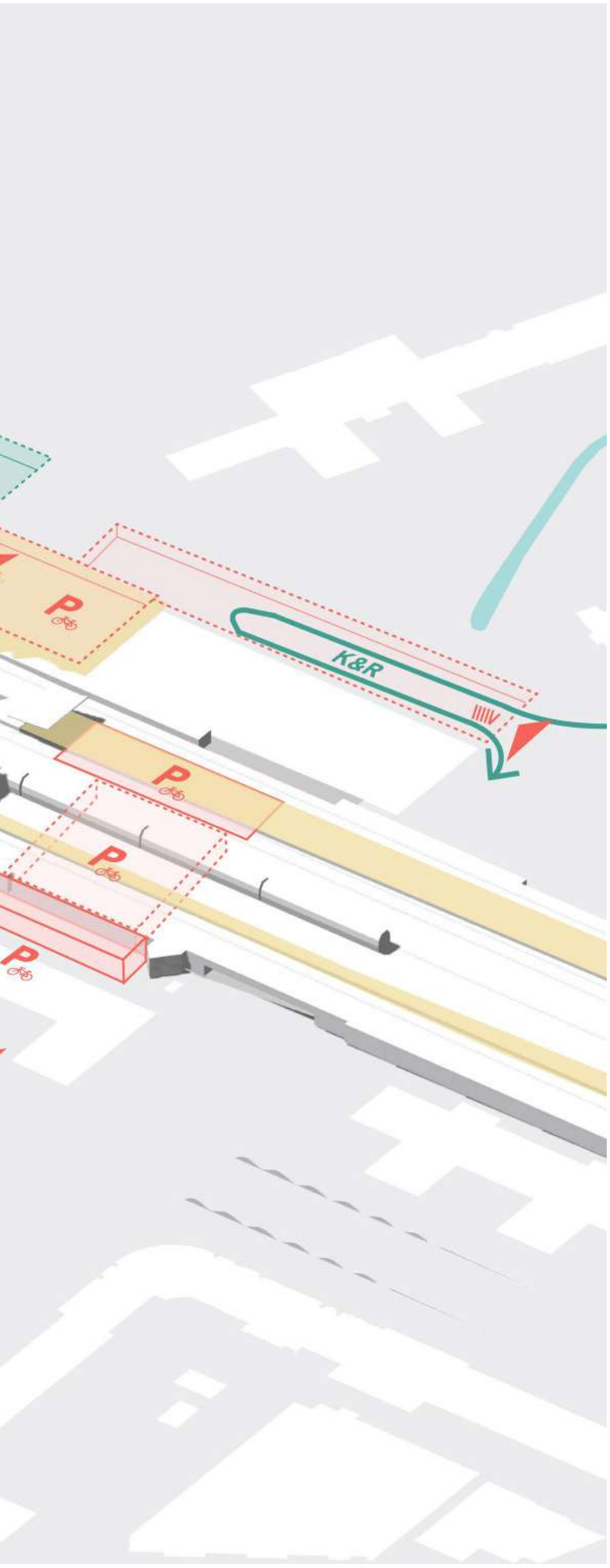
- een uitbreiding van de stalling onder het stationsplein aan de kant van het LUMC
- een ondergrondse stalling aan de centrumzijde, evenwijdig aan de spoordijk
- een bovengrondse stalling op de locatie van het huidige taxipallet
- een bovengrondse staling onder de spoordijk, toegankelijk vanuit de tunnel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

Legenda

- Fietsroute
- Bestaande fietsenstalling
- Fietsenstalling in voorbereiding
- Mogelijke nieuwe fietsenstalling
- Entree naar fietsenstalling



Caption text tussen de verschillende onderdelen van het Knooppunt Leiden Centraal



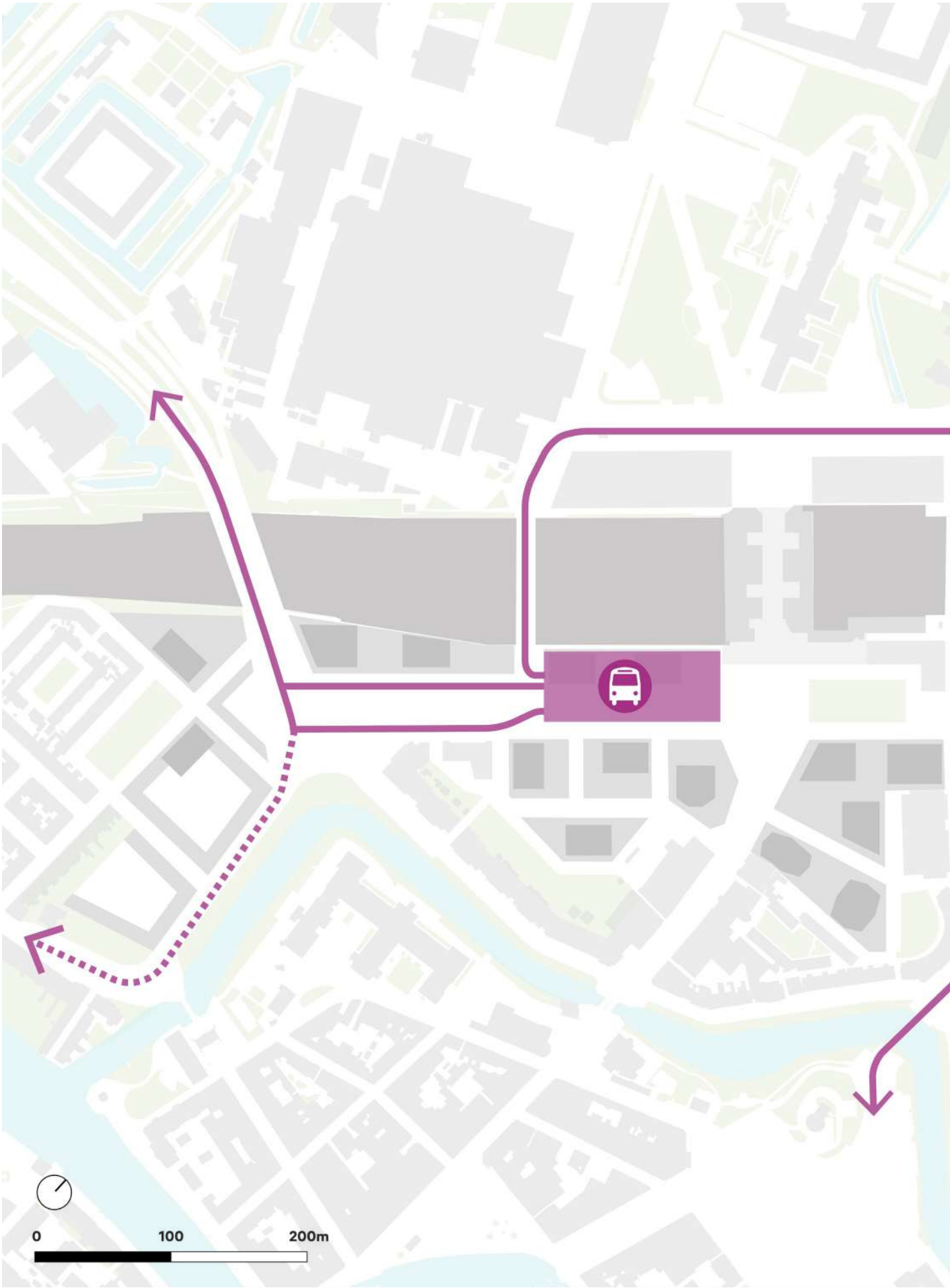
Openbaar vervoer: Knooppunt Leiden Centraal en bussen

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

Het busstation Leiden Centraal blijft op de huidige locatie en wordt daar vernieuwd. Er zijn mogelijkheden om boven het busstation te bouwen. Deze opties worden behandeld in het hoofdstuk over de kavels (kavel B1, busstation). De uiteindelijke bouwkundige en programmatische mogelijkheden (bijvoorbeeld inpandig en overdekt) worden verder onderzocht in de MIRT-verkenning. Ook de mogelijkheden voor aansluiting op het NS station krijgen aandacht in deze studie. Op de Connexxionlocatie is de busremise gevestigd. Voor de remise worden alternatieve locatie(s) zodat daar op termijn woningbouw gerealiseerd kan worden.

Legenda

- Kiss & Ride
- Bussen
- Fiets
- Voet



Busstation en busroutes



Bus en tram

Omdat verkeersveiligheid en groeibestendigheid hoofdzaken zijn, wordt ingezet op een busvrije Stationsweg en Steenstraat. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en betrouwbare routes (op tijd rijden) voor bussen zijn belangrijk voor het functioneren van Knooppunt Leiden Centraal. De bussen rijden daarom straks via een aantal routes die zoveel mogelijk aan alle gestelde eisen voldoen. Voor de HOV- en streekbussen richting Katwijk en Noordwijk loopt de route via de Plesmanlaan. Richting Zoetermeer rijden de bussen over de Centrumroute en de Bargelaan.

Voor de stadslijnen die door de Breestraat rijden zijn de volgende opties in beeld:

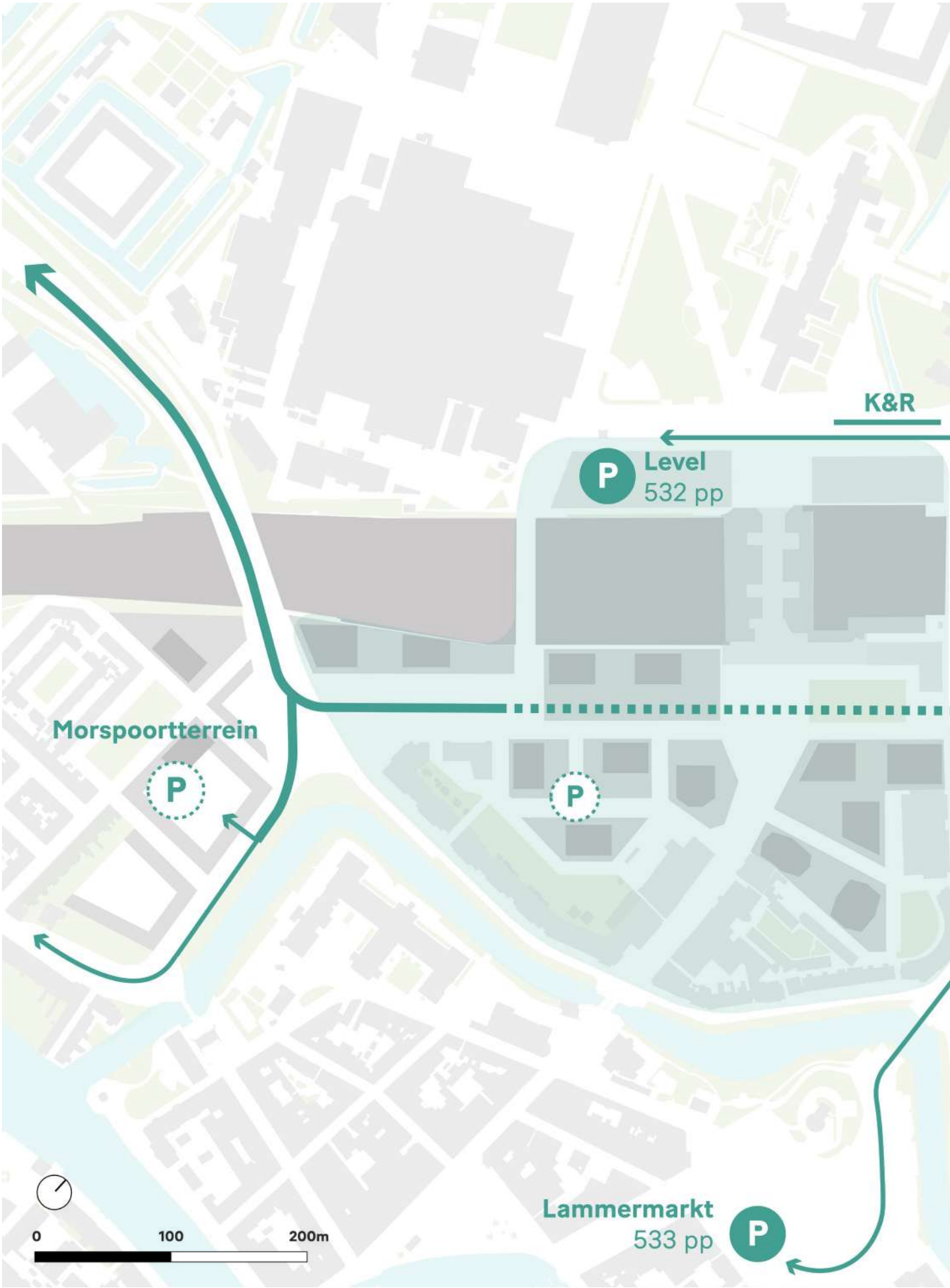
1. via Bargelaan, Schuttersveld en Turfmarkt
2. via Morsweg en Rijnzichtbrug.

Deze twee voorstellen zijn in de agenda ‘Autoluw’ opgenomen om nader uit te werken.

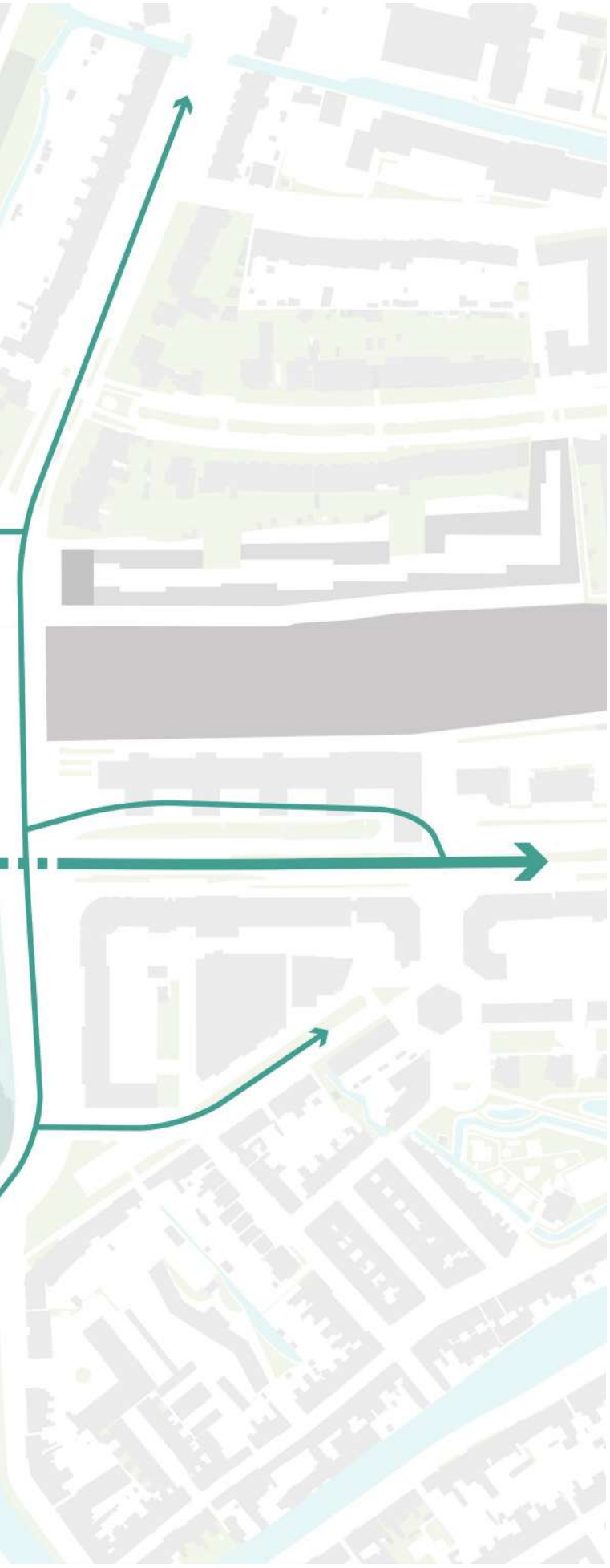
De nieuwe busroutes, in combinatie met de verwachte groei van fietsstromen, vragen om structurele ingrepen, inclusief verbredingen van de onderdoorgangen onder de spoorbundel. De mogelijkheid om in de verre toekomst een tramverbinding toe te voegen aan de route Plesmanlaan, via het stationsgebied (Bargelaan-zijde)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

Legenda

- Busstation
- Busroute
- Busroute optie



Het stationsgebied is het domein voor langzamverkeer: Hoofdroutes autoverkeer en parkeergarages aan de randen.



MaaS, taxi en Kiss & Ride

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

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

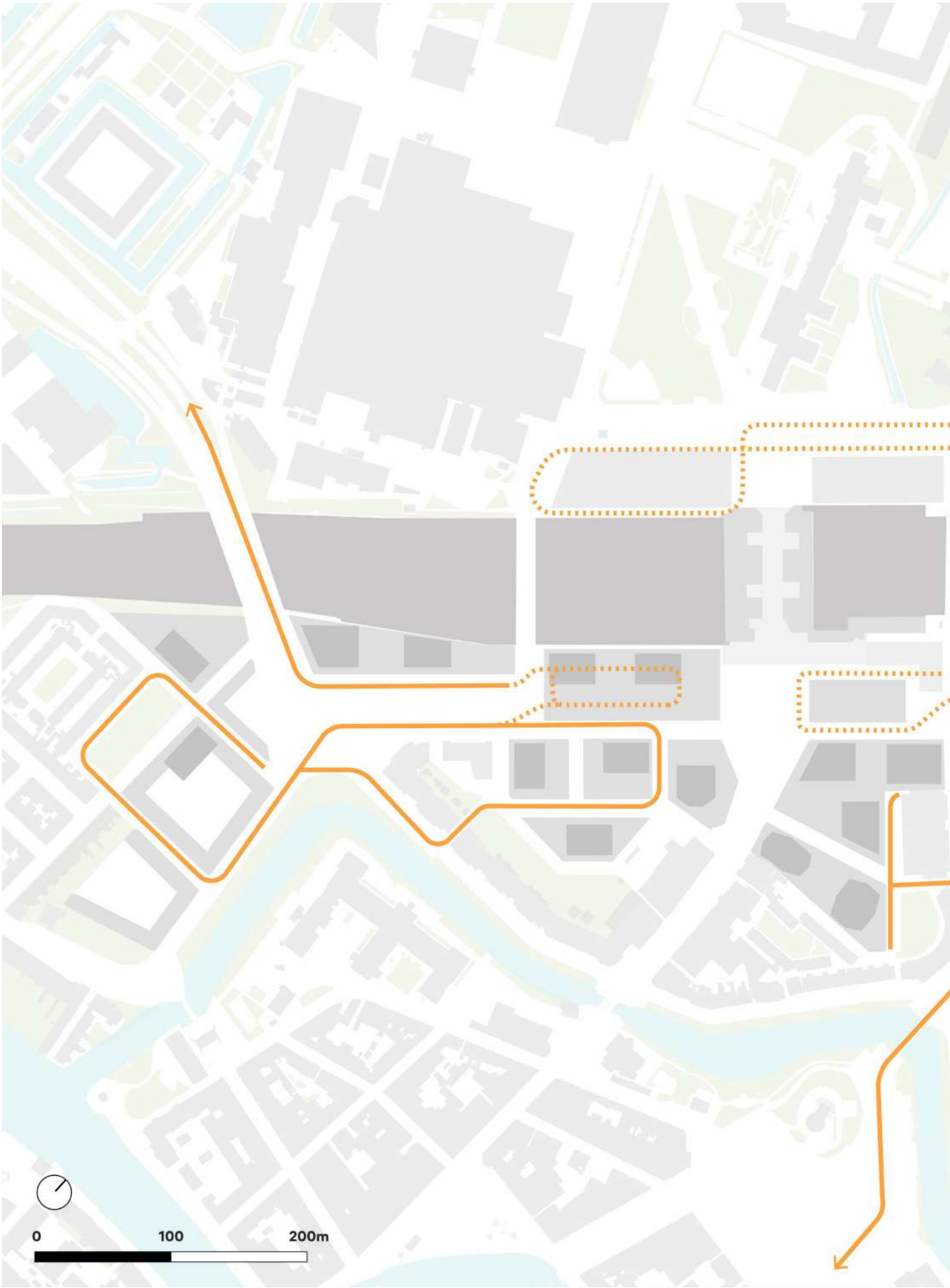
Privé automobiliteit en logistiek

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

Het stationsgebied, het Morspoortterrein, de Connexxionlocatie en de binnenstad worden autoluw, waardoor extra ruimte ontstaat voor lopen, fietsen en vergroening. De kleine Leidse straatjes krijgen een klinkerbestrating van gevel tot gevel, zoals dat ook in de historische binnenstad is terug te vinden, en geen aparte rijbaan voor auto's. Ze zijn toegankelijk voor bestemmingsverkeer, hulpdiensten, verhuizingen en logistieke diensten, zoals pakketbezorgers.

Legenda

- Kiss & Ride
- Openbare parkeerlocatie
- Reservering voor mogelijke parkeervoorziening
- Autoroute
- Autoluw gebied


0
100
200m



Laden en lossen

De logistiek van de nieuwe bebouwing wordt inpandig opgelost en is zo min mogelijk zichtbaar vanaf de openbare ruimte. Ingangen van de logistieke ruimten, zoals magazijnen en opslagruimtes, worden zo geplaatst dat vrachtverkeer via korte rijroutes haar bestemming kan bereiken. De Stationsweg is open voor logistiek verkeer voor de bevoorrading van winkels op de Stationsweg. De gemeente maakt afspraken met de winkeliers over het gebruik van kleine voertuigen (kleinste maat vrachtwagen of bestelbus) en stelt zogenaamde venstertijden in, die voorkomen dat logistiek verkeer zich tijdens de spits en winkelopeningstijden in het stationsgebied bevindt.

Verkeersstromen

Als het doorgaand autoverkeer op de Morsweg en de Rijnsburgerweg verminderd wordt, biedt dat het stationsgebied veel kansen. Fietsers en voetgangers krijgen zo meer ruimte, kruispunten worden overzichtelijker en minder belast. Deze straten worden door deze ingreep verkeersveiliger. aantrekkelijker. Er ontstaat meer ruimte voor groen ingerichte straten en de belasting van verkeersgeluid en -uitstoot vermindert. De mogelijke verdrijvingseffecten van autoverkeer naar andere plekken moet verder onderzocht worden, evenals de concrete maatregelen waarop deze ingreep vormgegeven kan worden. De versterking van de noord-zuid verbinding op het LBSP en verschillende aansluitingen op de Leidse Ring Noord kunnen niet los van elkaar gezien worden.

Parkeren

In het toekomstige stationsgebied kan zeer beperkt (langs de Morssingel) op straat geparkeerd worden. Parkeerplaatsen worden voor het grootste deel ondergebracht in gebouwde parkeergarages. Er kunnen voor mindervaliden parkeerplaatsen op straat gemaakt worden, als andere vormen van toegankelijkheid ontoereikend zijn. De omvang van de parkeergarages is passend bij de voor het gebied afgegeven parkeernormen. Het grootste aanbod van parkeerplaatsen bevindt zich momenteel in het Morssingelblok en op het Morspoortterrein. Op het Morspoortterrein is een reservering opgenomen voor een parkeervoorziening. Nader onderzoek is nodig om de precieze omvang en inpassing van het aantal parkeerplaatsen te bepalen.

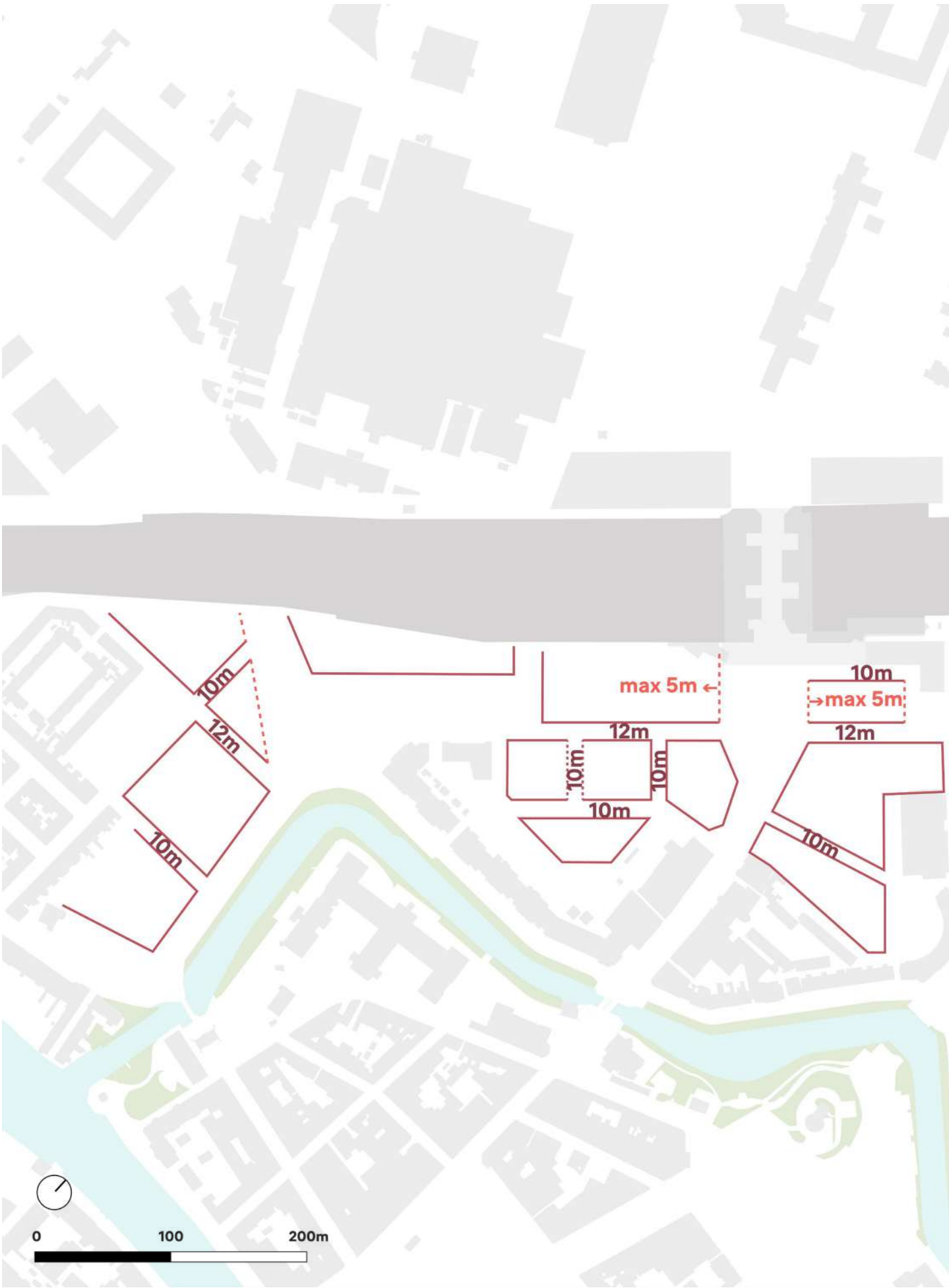
Legenda

- Logistieke routes
- Opties logistiek station

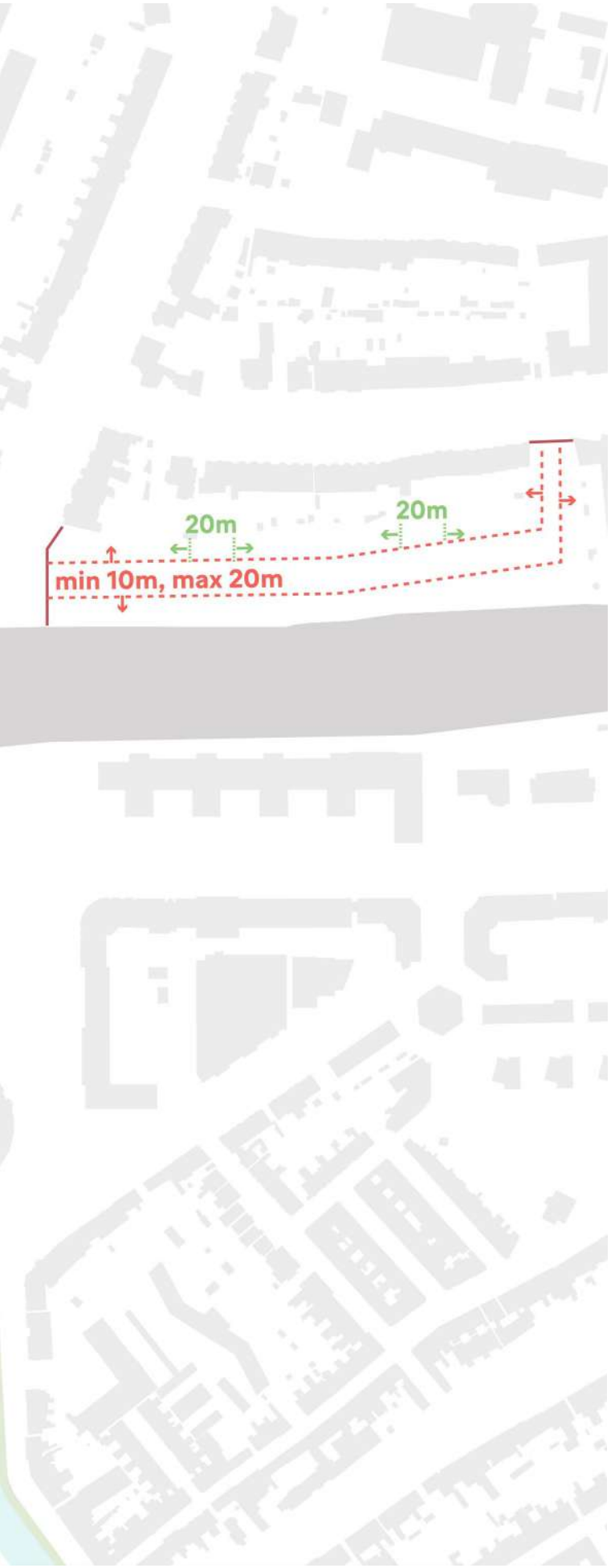


Impressie Stationsplein Zeezijde en Bargelaan


LEVEL



Bouwenveloppen, rooilijnen en straten



5.2
De gebouwen in het stationsgebied

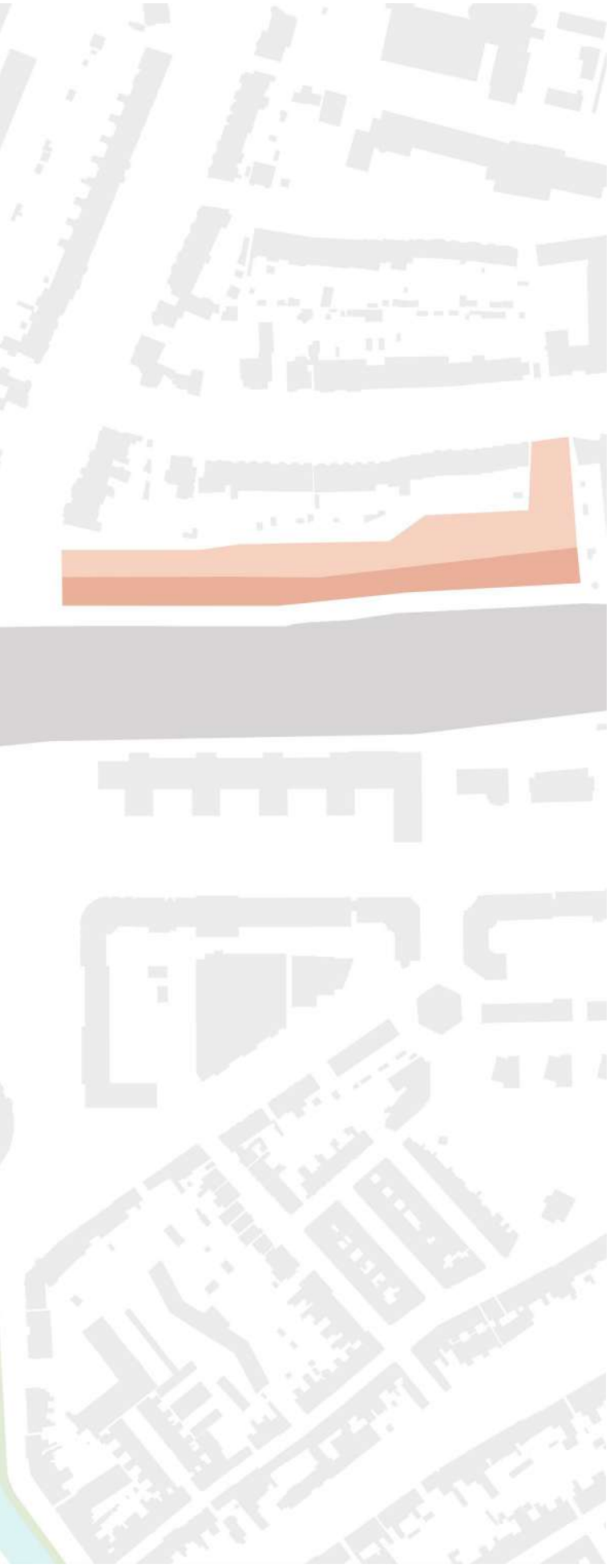
Uit het oogpunt van duurzaam ruimtegebruik, het maximaal benutten van de ligging nabij het Knooppunt Leiden Centraal, het aanbieden van voldoende nieuwe woningen en werkplekken én het bijdragen aan de levendigheid van het stationsgebied, is er een intensief bouwprogramma voor het stationsgebied samengesteld.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

Legenda

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



Bouwhoogte exclusief bovenbouwen



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

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

Legenda

- Max 11.5m
- Max 12.5m
- Max 13.5m
- Max 14.5m
- Max 16.25m



Bouwhoogte bovenbouwen

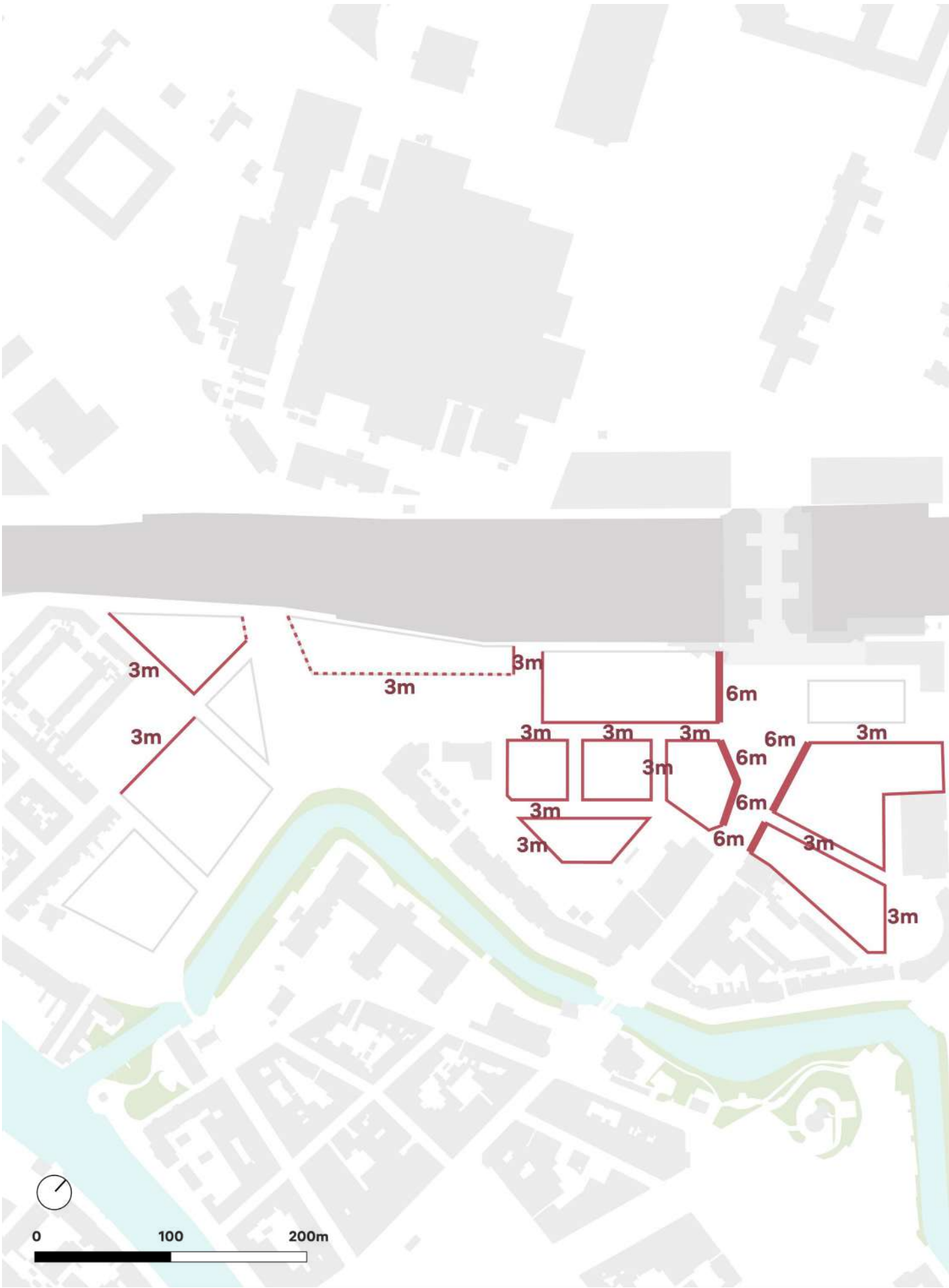


De hoogte van de bovenbouwen varieert van 70 meter hoog, langs het spoor en aan het Schuttersveld, tot 30 meter aan de binnenstadzijde. De overgang van nieuwe bebouwing naar de bestaande lagere bebouwing langs de singel en in de historische binnenstad is geleidelijk uitgevoerd.

Op twee plekken worden andere gebouwtypes voorgesteld. In het Morspoortterrein wordt de basis gevormd door bouwblokken met groene binnenhoven, waarvan het middelste blok een hoogteaccent heeft. Langs het spoor kan het sokkel-bovenbouw type nog eenmaal terugkeren. Op de Connexxionlocatie is een autovrije straat bedacht, met aan weerszijden (voornamelijk) woningbouw. Aan de zijde van de Boerhaavelaan worden de woning drie en vier verdiepingen hoog. Aan de zijde van het spoor zijn de woningen vier verdiepingen hoog, met soms accenten tot zes verdiepingen.

Legenda

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



Setbacks: bovenbouw springt terug ten opzichte van de onderbouw

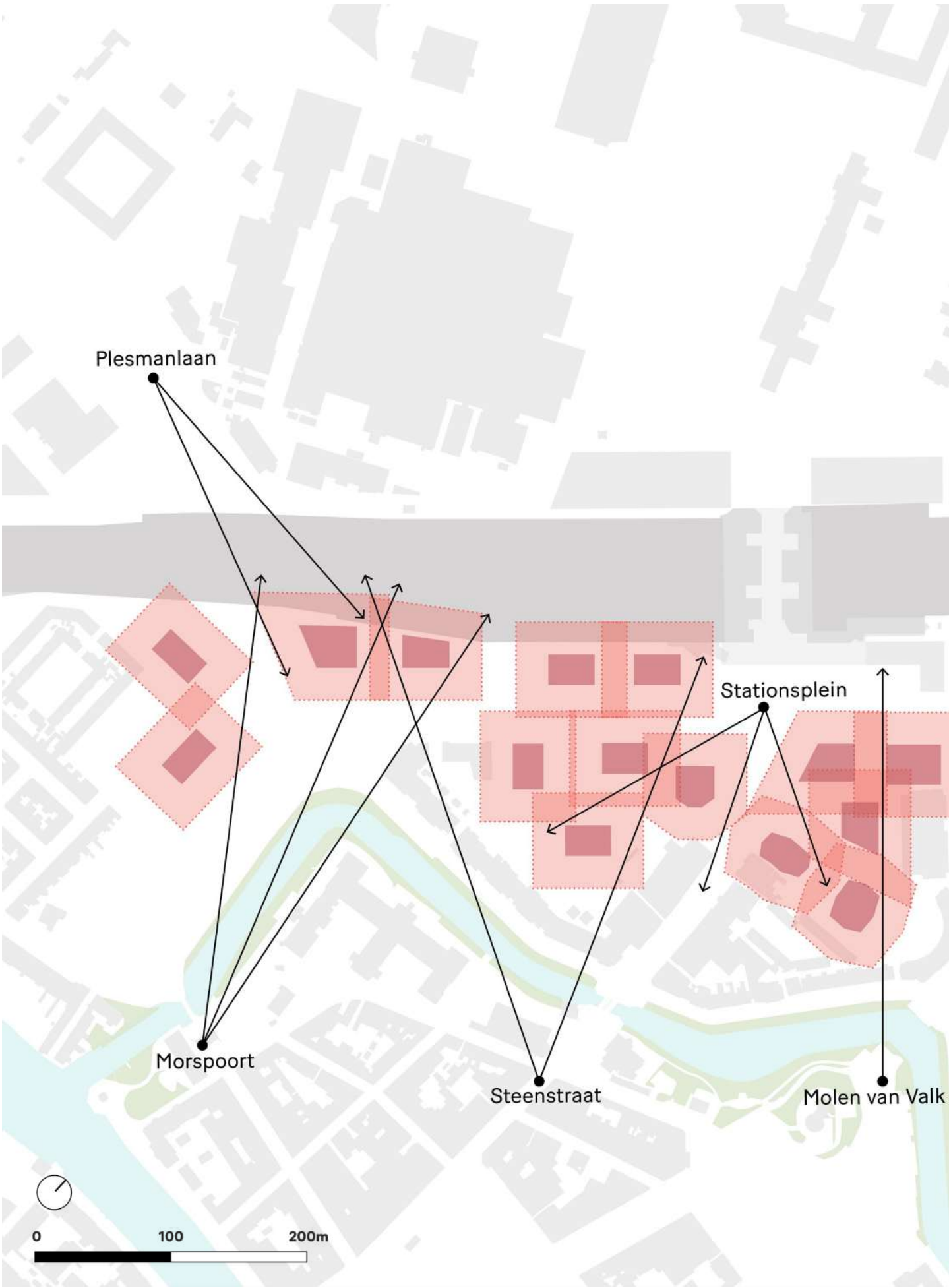
De stad is ongekend populair. De vraag naar woningen en werkplekken in de grote steden in de Randstad is groot. Om op een duurzame manier aan de vraag te voldoen, is door verschillende overheden afgesproken om vooral te bouwen rondom OV-knooppunten. In Leiden worden daarom woningen, werkplekken, en voorzieningen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

4.1
Het stationsgebied: verantwoord ruimtegebruik, levendige stadsentree

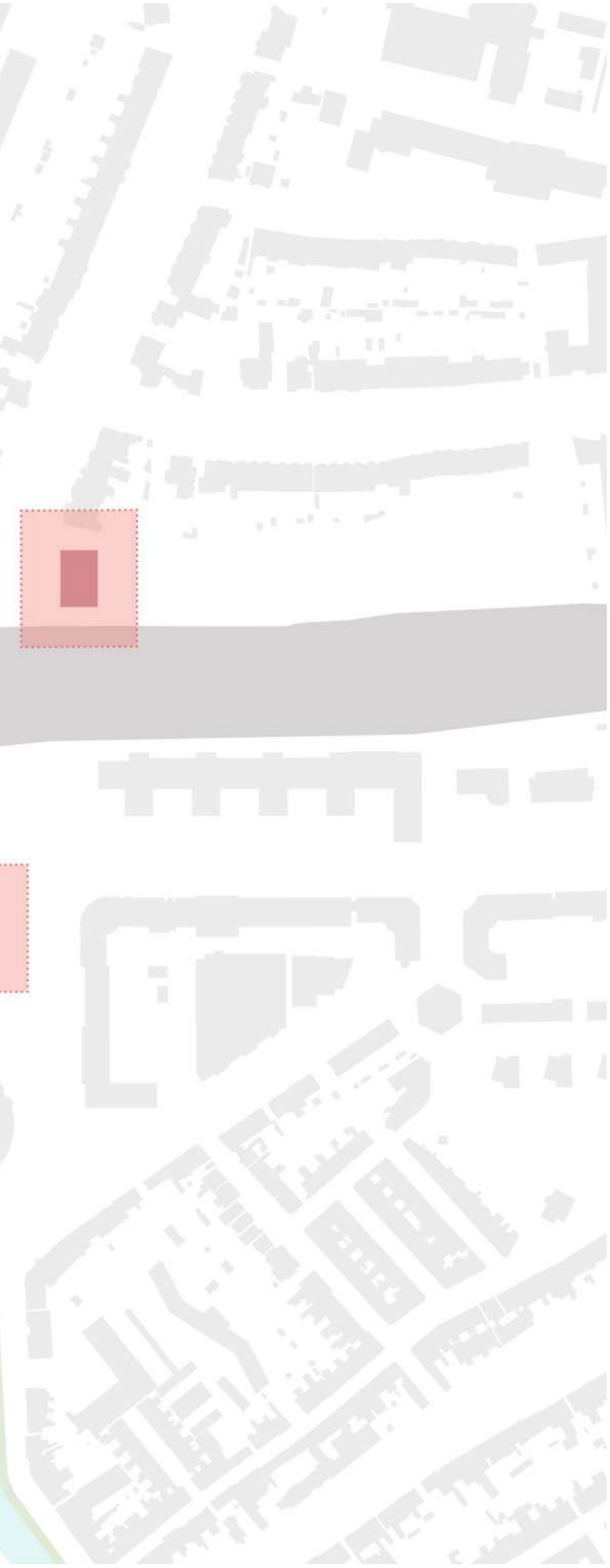
Bouwen in de buurt van stations is aantrekkelijk omdat het een grote bijdrage levert aan duurzame mobiliteit. Wonen en werken in de directe omgeving van een station leidt tot duurzaam reizen, vanwege intensiever gebruik van openbaar vervoer en minder autoritten binnen en naar het stations-

Legenda

- Setback verplicht
- Alternatieven voor setback bespreekbaar



Slankheid bovenbouwen en zicht op lucht tussen de bovenbouwen



5.3
Slankheid en ruimte tussen torens

Het stationsgebied wordt gebouwd in een relatief hoge dichtheid. Om voldoende licht en openheid in het gebied te krijgen zijn de bovenbouwen slank van vorm. Dit wil zeggen dat de bovenbouw ‘footprint’ zo slank en compact mogelijk is.

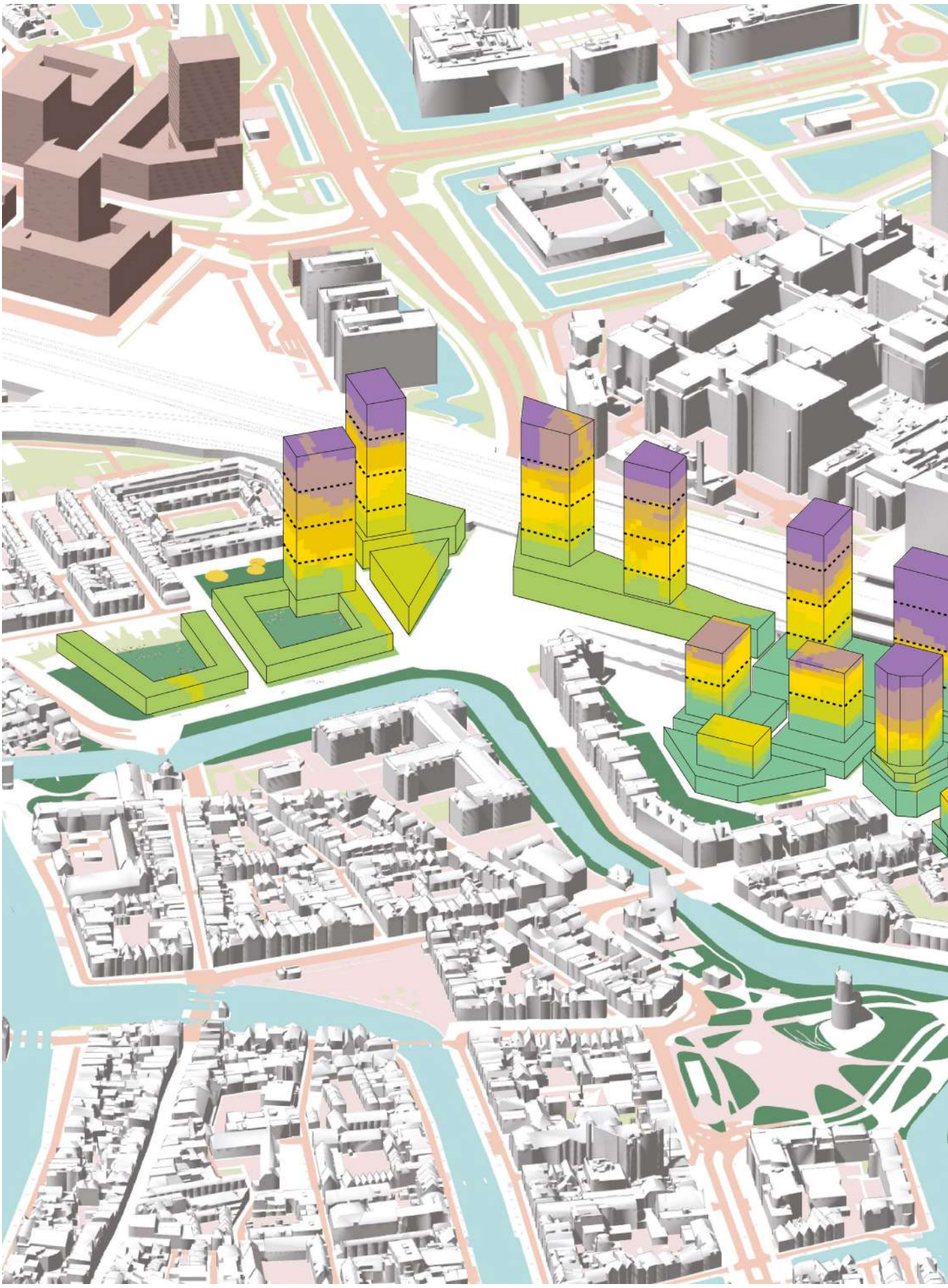
Onder de footprint wordt verstaan: het bruto vloeroppervlak plus de buitenruimtes. Bovenbouwen zijn zo geplaatst dat het effect van een dichte ‘wand’ van gebouwen (waar je niet tussendoor kunt kijken) geminimaliseerd wordt. Voor de minimale afstand tussen bovenbouwen wordt 20 meter aangehouden. Bij de lage bovenbouwen aan de centrumzijde (kavels H5 en K34) kan deze afstand kleiner worden. Slankheid van de bovenbouwen en zicht tussen bovenbouwen is vooral belangrijk voor het uitzicht vanaf een aantal cruciale plekken in de omgeving: uitgang Centraal Station, route Beestenmarkt-Steenstraat, omgeving Molen de Valk, de Morspoort, aanrijroute Plesmanlaan.

Als uitgangspunt voor het hele stationsgebied geldt dat de footprint van kantoor etage (bovenbouw) maximaal 900 m2 is. De footprint van een woontoren of toren met een andere functie, zoals een hotel, is maximaal 600 m2.

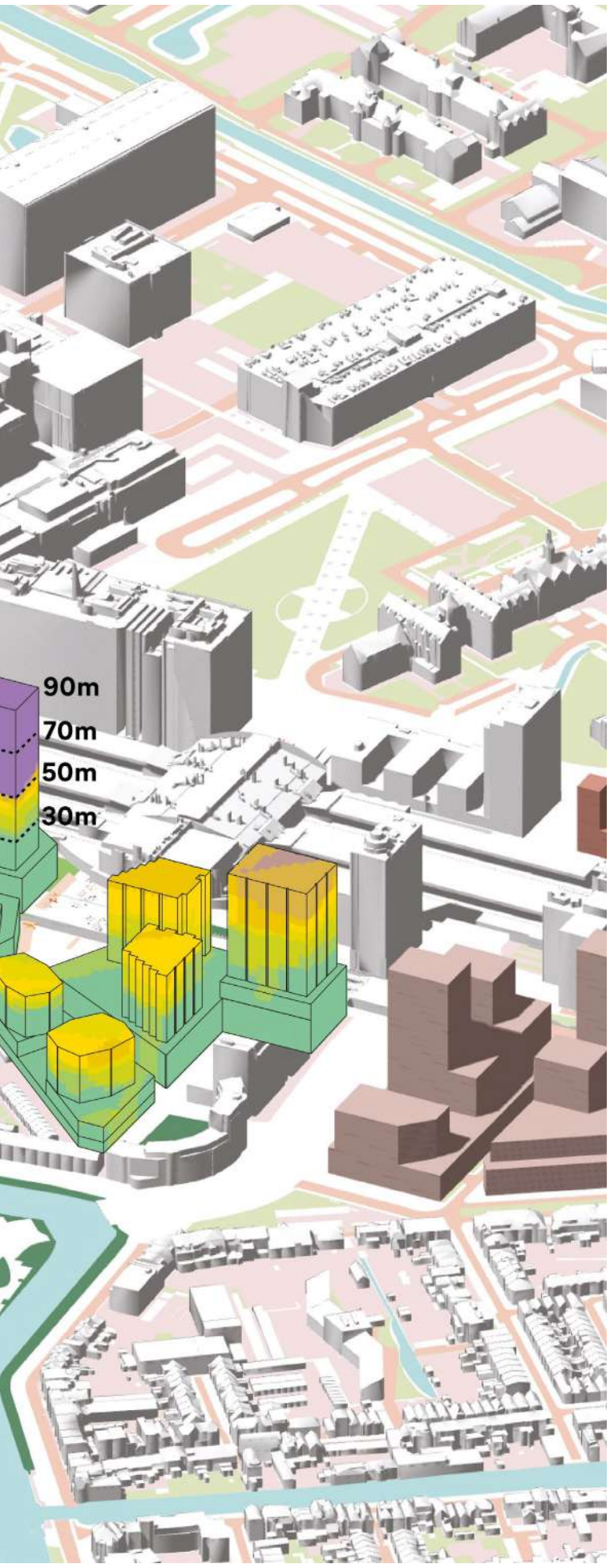
Beperkte uitzonderingen op deze regel zijn bespreekbaar. Van de ontwerpers wordt gevraagd verschillende oplossingen met elkaar te vergelijken. Aangetoond moet worden dat het onderste uit de kan is gehaald wat betreft slankheid en 'zicht op lucht' gezien vanaf relevante standpunten op ooghoogte (plekken in de omgeving, inclusief het centrum, waarvandaan de torens opvallend in beeld zijn). De stedenbouwkundige supervisor neemt hierover een besluit.

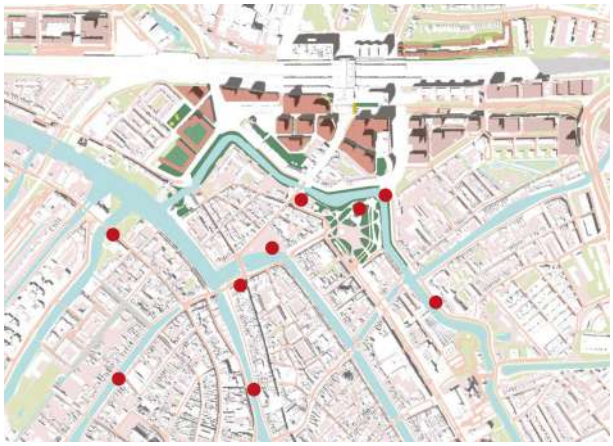
Legenda

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



Onderzoek zichtbaarheid bovenbouwen





Onderzoek zichtbaarheid bovenbouwen: de onderzochte posities

Deze afbeelding toont een ‘optelsom’ van zichtbaarheid vanaf de belangrijkste zichtlijnen vanuit de binnenstad. Niet te verwarren met de bouwhoogtes voor de bovenbouw, zoals die voor de bebouwing in het stationsgebied zijn vastgelegd. Voor het stationsgebied geldt een 'getrapte' bouwenvelop met drie zones, met een hoogtebeperking van respectievelijk 30, 50 en 70 meter langs het spoor en aan het Schuttersveld.

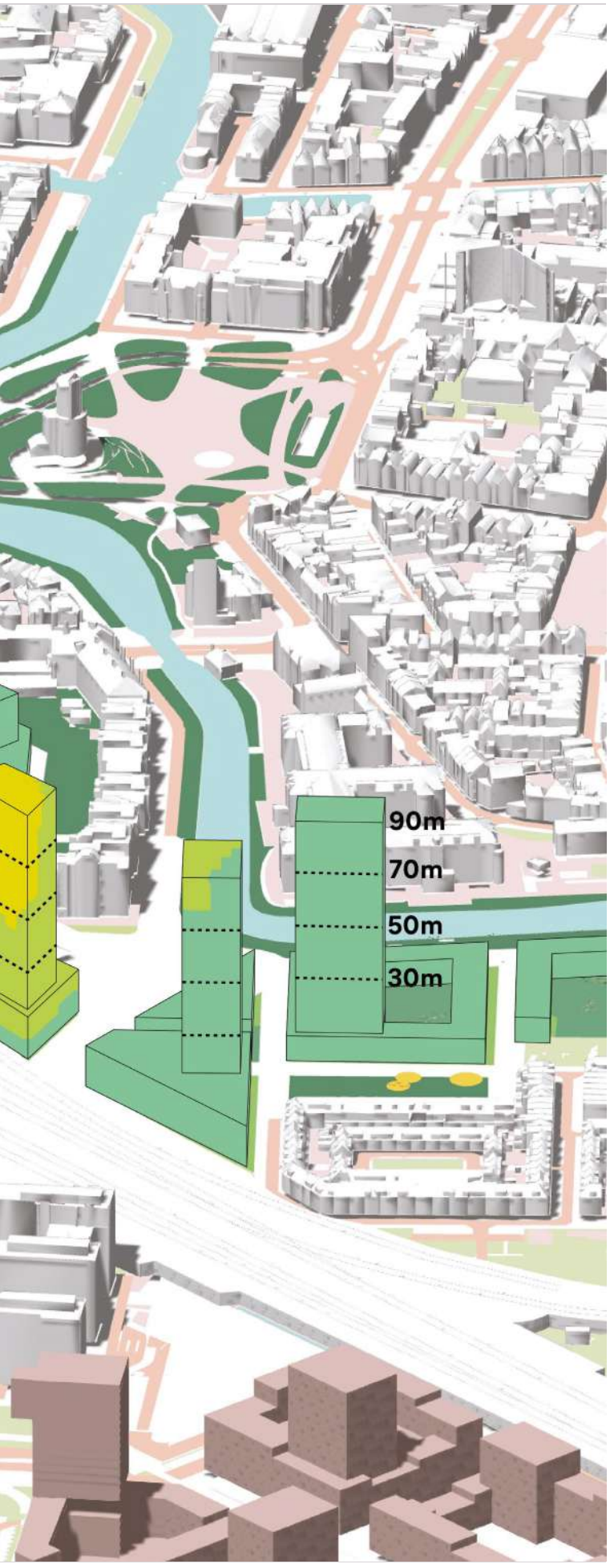
De afbeelding toont ‘als dan scenario’s’. Dus: ‘als een toren zo hoog is dan is de zichtbaarheid zo groot’. De kleurstelling laat de mate van zichtbaarheid zien. Niet bezien vanuit een enkele zichtlijn, maar als een optelsom van alle zichtlijnen samen, zoals die zijn ingetekend op het bovenstaande kaartje. Groen betekent dat het bouwoppervlak nauwelijks tot niet zichtbaar is. Paars geeft aan dat het bouwoppervlak juist goed zichtbaar is. Dit laatste geldt bijna voor alle bouwhoogtes boven de 70 meter. Bouwhoogtes tot aan 70 meter zullen vanaf de historische binnenstad niet tot nauwelijks zichtbaar zijn. 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. Vanuit grote open ruimtes of lineaire ruimtes (gracht, singel) die 'in de richting' van het stationsgebied liggen, zal de zichtbaarheid sterker zijn.

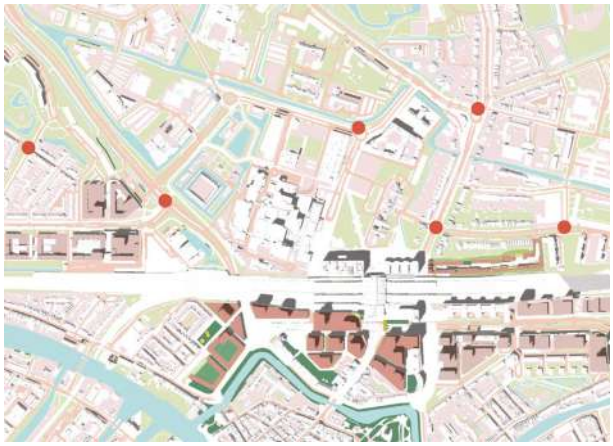
Legenda

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



Onderzoek zichtbaarheid bovenbouwen





Onderzoek zichtbaarheid bovenbouwen: de onderzochte posities

Deze afbeelding toont een ‘optelsom’ van zichtbaarheid vanaf een aantal posities aan de zeezijde van het station. De afbeelding toont ‘als dan scenario’s’. Dus: ‘als een toren zo hoog is dan is de zichtbaarheid zo groot’. De kleurstelling laat de mate van zichtbaarheid zien. Niet bezien vanuit een enkele zichtlijn, maar als een optelsom van alle zichtlijnen samen, zoals die zijn ingetekend op het bovenstaande kaartje.

Legenda

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



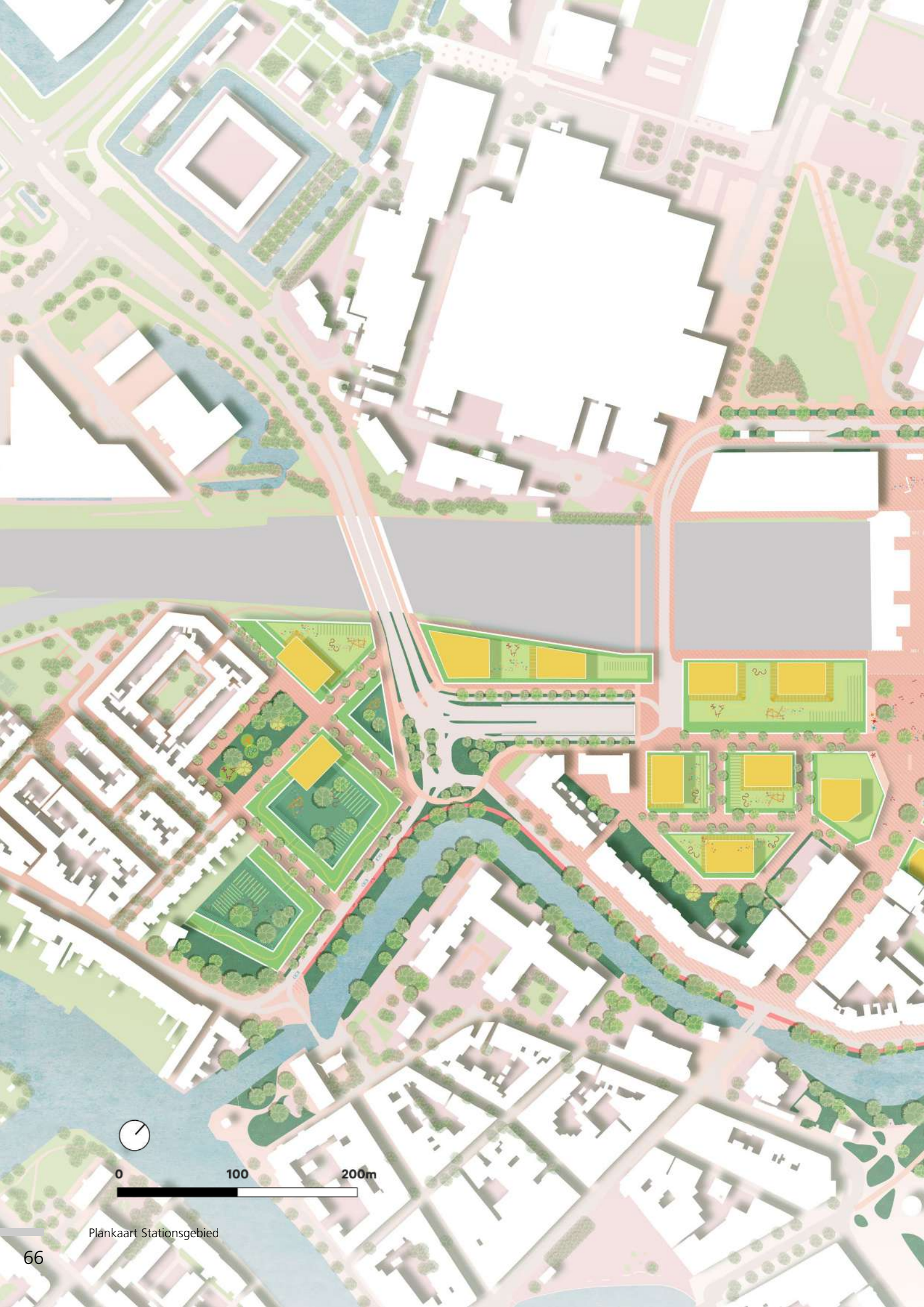
Molenbiotopen in het stationsgebied



5.4
Molenbiotoop

In het Singelpark, aan de rand van het plangebied, staan de molens ‘De Valk’ en ‘De Put’ langs de Leidse singel. De twee molens hebben een cultuurhistorische waarde en een maatschappelijke functie. ‘De Valk’ als molenmuseum en ‘De Put’ als werkende graanmolen, waar eigen gemaald meel wordt verkocht. Ook zal staan de molens net buiten het projectgebiedsvisie, de ontwikkelingen in het stationsgebied hebben invloed op de zogenaamde molenbiotoop; de leefomgeving van deze molens. Ze verdienen een respectvolle aanpak.

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



Plankaart Stationsgebied



6 PLEK VAN ONTMOETING



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

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

6.1
Openbare ruimte

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

Een levendige, groene openbare ruimte

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

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

- de groene omkadering van het stationsgebied van de Plesmanlaan, het Schuttersveld, de Rijnsburgerweg en de Singel wordt uitgebreid met de Bargelaan, Schipholweg en de Stationsweg
- de twee stationspleinen, de entrees van de stad, worden bijvoorbeeld omzoomd met bomen;
- kunst, in de vorm van objecten in de openbare ruimte, zal een plek krijgen in de pocketparkjes. De pleinen en in de straatjes worden zo min mogelijk gebruikt voor het plaatsen van objecten. Bestaande en nieuwe gebouwen kunnen verrijkt worden met kunst en ornamenten, waarbij de rijke historie van Leiden een bindend thema kan zijn



Openbare ruimten in het stationsgebied



Vergroening van het stationsgebied



- uitbreiding van buurtparkjes en -pleinen in het Morssingelblok, op de kop van de Morsingel (waar het kunstwerk ‘Vierkant in Vierkant’ staat) op het Morspoortterrein en in het Rijnsburgerblok
- een groene inrichting met geveltuintjes en bomen van de kleine straatjes in het nieuwe stationsgebied
- de daken van alle laagbouw worden vergroend en ingericht op ‘slim watergebruik’
- verticaal groen bekleed gedeeltelijke de gevels van nieuwe gebouwen.

Er is extra inspanning nodig om te vergroenen op de met rode stip aangeduide plekken in verband met beperkte ondergrondse ruimte.

Legenda

Groentypen:
- Singel
- Pocket parks
- Hoven
- Lanen
- Stationspleinen en stationsweg
- Straatje
- Vergroening vraagt extra inspanning i.r.t. k&l en ondergrondse bouwwerken

Een groen raamwerk van 'grote straten'

Het stationsgebied is omsloten door een groene hoofdstructuur, bestaande uit de singels en de grote profielen Plesmanlaan, Schuttersveld en 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, waar mogelijk, bomen toegevoegd.

In het plan voor het stationsgebied worden Bargelaan, Schipholweg en Stationsweg aangesloten op de groene structuur en verder vergroend met als doel een betekenisvolle en aantrekkelijke groene en ecologische aansluiting op de hoofdstructuren te creëren.

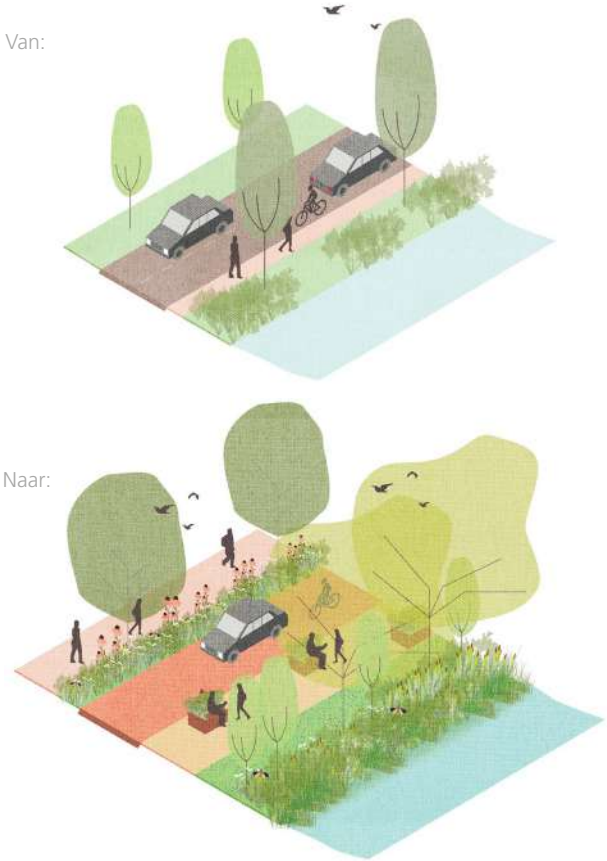
De singels zijn een krachtig beeldmerk van Leiden, een kroonjuweel van de Leidse stadsecologie. De singeloevers krijgen internationale allure door een parkachtige transformatie waar de Leidenaar kan flaneren en ontmoeten. Dit zogenaamde 'Singelpark' is al deels gerealiseerd en groeit uit tot een robuust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

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

Rust en ontmoeting: buurtparkjes en buurtpleinen

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

Het nieuwe park in het Morssingelblok wordt meer toegankelijk en aantrekkelijker gemaakt. In het hart van het blok blijft het bestaande parkje behouden.



De groene Singel: een robuust element in ecologische stadsstructuur



Aantrekkelijk wandel- en recreatiegebied (Singelpark Leiden, impressie)



Beplanting verhoogt de biodiversiteit (Rijnsburgersingel, Leiden)

Het krijgt een lichte make-over met een ecologische passende groene inrichting, zitplekken en sport-spelvoorzieningen.

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

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

De stationspleinen: de groene, levendige entrees van de stad

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

Voor het Stationsplein Centrumzijde is een karakteristieke trechtervorm bedacht, met aan de zijde van het busstation en het taxipallet een pleinwand, die de route naar het centrum via de Stationsweg mooi inleidt. Deze bijzondere pleinvorm splitst het plein in twee zones: het vierkante deel tussen busstation en taxipalet, en een taps toelopend deel richting Stationsweg. In de verdere uitwerking kan het vierkante deel aan drie zijden omzoomd worden met bomen: langs het busstation, Stationsweg en taxipalet. Het taps toelopende deel krijgt een bomenrij, die de logische verlenging kan worden van de bestaande bomenrij aan de Stationsweg. Natuurlijk wordt ook rekening gehouden met de jaarlijkse viering van Leidens Ontzet, op 3 oktober bij de herinrichting. Het moet sowieso mogelijk zijn om in de toekomst de Leidse kermis op het Stationsplein en de Stationsweg in volle glorie op te tuigen.

Voor het plein bij de Sociale Verzekeringsbank (SVB) moet een keuze gemaakt worden over de inrichting van wat nu nog het taxipalet is. Hier kan een grote bovengrondse fietsenstalling gemaakt worden met bijzondere gevels (een mooi kunstwerk,

Van:



Naar:



Buurtparkjes: ruimte voor ontmoeten en bewegen en ecologie



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



Ontmoetingsplek voor de buurt (Norrebrohus, Kopenhagen)

een watergordijn, een dynamische lichtgevel of een combinatie van dit alles). Een alternatief is om op zoek te gaan naar een andere locatie voor het tekort aan fietsenstallingen (ondergronds of onder het spoor) en op de plek van het taxipalet een stationspark aan te leggen met een theehuis of koffiebar als ontmoetingsplek. In hoofdstuk 6 worden de zes deelgebieden in het stationsgebied Leiden verder toegelicht.

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

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

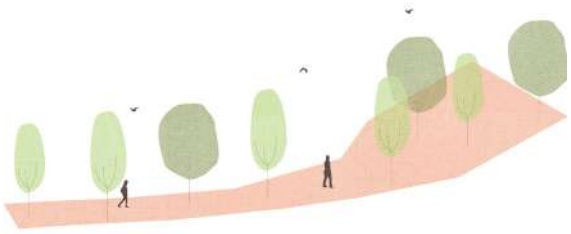
De boomaanplant langs de Bargelaan vormt de derde 'groene rand' van het stationsplein aan de kant bij het LUMC. Het is het voornemen het plein aan te sluiten op de voorziene 'Hartlijn', de groene landschappelijke wandelroute die de toegang vormt van het LBSP. De bermen kunnen verder voorzien worden van een kruidenrijke vegetatie, die aansluit op de medicinale beplanting van de 'Hartlijn'.

Bargelaan

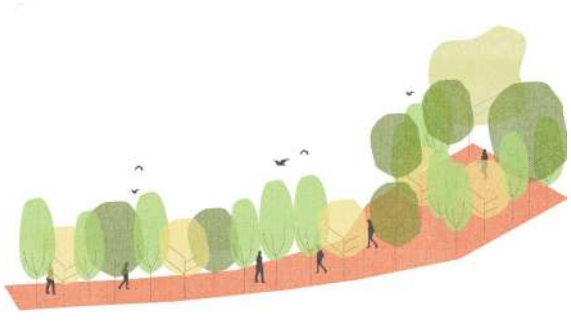
De Bargelaan vormt de verbinding tussen het LUMC en de Rijnsburgerweg en is de entree vanuit de OV knooppunt naar het LBSP. Aan het stationsplein ligt het 'Level'gebouw, dat onder andere het stadskantoor huisvest. Op de Bargelaan ligt een veelheid aan opgaves en ruimteclaims, die elk om specifieke aandacht en een samenhangende aanpak 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.

Van:



Naar:



Vergroening van het stationsplein Centrumzijde en de Stationstraat



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



Zitplekken op het plein (Eibikon town centre)

Met name door een gezellig stationsplein, de goede oversteekbaarheid van rijbanen en de verzorgde loopverbinding naar het LUMC gaat ook hier de voetganger voorop.

Het aantal voetgangers zal komende jaren stijgen, met de groei van het LBSP en de verwachte toename van het OV gebruik. De oversteekbaarheid van de Bargelaan en de bereikbaarheid van het LUMC en de toegang tot het LBSP voor de voetganger krijgt prioriteit nummer 1 bij de herinrichting. Met de toename van het aantal OV gebruikers is ook een uitbreiding van de entree van het NS station op deze plek in de nabije toekomst te verwachten.

Met de groei van het aantal reizigers en met de groei aan woningen en bedrijvigheid binnen het LBSP is aan deze kant van het spoor een dringende behoefte aan uitbreiding van het aantal fietsstallingsplekken. Ondergrondse uitbreiding van de huidige de zeezijde stalling behoort tot de mogelijkheden, waarbij de entree van de stalling verlegd zal worden en het aantal overstekende fietsers op de Bargelaan geminimaliseerd wordt. Met het verleggen van dit entree ontstaat er ook meer ruimte op het stationsplein.

Met het verleggen van de busroutes zal het aantal passerende bussen op de Bargelaan toenemen.

Om de doorstroom van het verdere verkeer op de Bargelaan te bevorderen zullen bestaande bushaltes een plek naast de rijbaan moeten krijgen, in plaats van op de rijbaan.

De Kiss and Ride zal ook in de toekomst een plek op de Bargelaan behouden. Een secure inpassing is noodzakelijk, waarbij het busverkeer zo min mogelijk last zal hebben van het Kiss and Ride verkeer. Uiteraard moet de 'Level'-garage ook goed bereikbaar blijven in de nieuwe plannen. Dit autoverkeer gaat mee met het busverkeer.

De Leidse straatjes

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

Van:



Naar:



Vergroening van de 'Leidse straatjes'



Geveltuin (Wevelgem)



Leids straatje



Een mix van woningen, kantoren en voorzieningen.



Daken en gevels

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

6.2 Toegankelijkheid

Bij de inrichting van de openbare ruimte en de gebouwen in het stationsgebied wordt de toegankelijkheid voor mensen met een beperking gewaarborgd. Er komen logische, goed beloopbare routes van en naar de OV knoop. De route naar de binnenstad gaat aangeduid worden als een geleide-route, zowel tactiel als visueel waarneembaar. In de uitwerking van de pleinen en straatjes worden niveauverschillen en obstakels geminimaliseerd. Hetzelfde geldt voor de pocket parken (mini-parkjes). Ze worden goed toegankelijkheid, zodat iedere gebruiker hier aangenaam kan verpozen.

6.3 Programma

Leiden en de regio hebben een grote woningbouwopgave uit te voeren. De krapte op de woningmarkt is groot. Het stationsgebied van Leiden is door de regio Holland Rijnland aangewezen als dé plek waar kantoren zich mogen ontwikkelen in de regio. Knooppunt Leiden Centraal is vanwege de ligging, zowel regionaal, nationaal als internationaal aantrekkelijk als kantoorlocatie.

Legenda

- wonen
- werken
- overig
- max bouwenvelope

Met andere overheden zijn afspraken gemaakt dat de nieuwbouwplannen, op het gebied van wonen, werken en voorzieningen, zoveel mogelijk binnen de stadsgrenzen en vlakbij hoogwaardige openbaar vervoer plekken wordt ingepast. Het stationsgebied Leiden is bij uitstek de plek voor het toevoegen van woningen en kantoren. Daardoor wordt het mogelijk het waardevolle groen aan de randen van de stad te behouden. Hierna worden de verschillende onderdelen van het programma verder toegelicht.

Wonen

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

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

Kantoren

De stad Leiden heeft een sterke (regionale) aantrekkingskracht. Het stationsgebied is bij uitstek een locatie waar ruimte is voor extra kantoren om aan de vraag naar kantoren te voldoen. In de Regionale Kantorenstrategie Holland Rijnland is de behoefte van het aantal vierkante meters kantoren vastgelegd.

Uit onderzoek blijkt dat in de spoorzone (omgeving Schipholweg, het stationsgebied en het Vondelkwartier) behoefte is aan 90.000 m2 extra kantoorruimte, waarvan ca. 60.000 m2 in het stationsgebied.

Door de centrale ligging van Leiden in de Randstad is het stationsgebied aantrekkelijk voor nationale en internationale (kennisgerelateerde) bedrijven. De doorontwikkeling van het innovation district LBSP leidt tot banengroei, verdichting, meer functiemenging en ruimte voor ontmoeten. Door de uitstekende ligging en OV bereikbaarheid biedt het stationsgebied kansen voor kantoorhoudende bedrijven die de bedrijvigheid op het LBSP een impuls geven. Daarnaast is er ruimte voor kantoorconcepten voor zowel de zakelijke dienstverlening en als de kenniseconomie branche.

Kantoren post-corona

In 2020 heeft het thuiswerken als gevolg van de maatregelen rondom het coronavirus een grote vlucht genomen. Ook in de toekomst zal naar verwachting meer dan voorheen thuisgewerkt worden.

De plannen voor stationsgebied Leiden bieden voldoende flexibiliteit om de veranderingen van wonen en werken op te vangen. In het stationsgebied kan goed ingespeeld worden op de nieuwe behoeften en maatregelen. Toekomstbestendige kantoren, gelegen op goed met openbaar vervoer bereikbare locaties, blijven in trek als werklocatie. Landelijke vastgoed adviseurs (JLL, Cushman & Wakefield, CBRE, Colliers International) geven in rapporten aan dat Leiden zowel voor als na corona een aantrekkelijke vestigingsplaats blijft voor kantoren.

Overige functies

Het stationsgebied is gastvrij. Iedereen voelt zich welkom door de open en vriendelijke houding van de Leidenaar, de comfortabele openbare ruimte die je verleidt om verder het gebied en de stad in te trekken. In het stationsgebied is een diversiteit aan voorzieningen die bijdragen aan een bruisend verblijfsgebied.

Passende horecavoorzieningen zijn essentieel om de levendigheid in het stationsgebied te bevorderen en de ontmoetingen tussen de bezoekers van het gebied te stimuleren. Ook is uitbreiding van een gepast winkelaanbod een welkome aanvulling. Niet concurrerend met de middenstand van de binnenstad, maar met een toegevoegde waarde richting gezondheid en duurzaamheid.

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

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

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

***De tabel bevat afgeronde getallen, daarom komt het totaal niet overeen met de som van de totalen per deelgebied

Indicatief overzicht van de omvang van het te realiseren programma

De huidige dagelijkse winkels Jumbo, Aldi en Kruidvat kunnen versterkt, dan wel vernieuwd, terugkeren in het gebied.

In het stationsgebied is ook behoefte aan maatschappelijke functies, die vooral in het Vondelkwartier en het Schipholweggebied een plek krijgen. Er is behoefte aan kinderopvang, ontmoeting (jeugd- en jongerenwerk en welzijnswerk) en voldoende speelruimte. Onderdeel van de woonopgave is ook huisvesting voor bijzondere doelgroepen.

Spelregels, verdeling en positie programma

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

Het stationsgebied heeft omvangrijke bezoekersstromen en kent een hoge dynamiek. Het programma zet in op een gebied met een sterke menging door een complementaire mix van functies die elkaar versterken.

6.4 Deelgebieden

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

Morssingelblok

Het eerste bouwblok van het Morssingelblok is al in ontwikkeling: het project De Geus. In het verlengde hiervan worden voor de twee bouwkavels aan het Stationsplein (H2, H3) en op het bouwkavel op het binnenterrein (H4) de sokkels gevuld met woon-werk woningen, ateliers, kleine, flexibele kantoor- en bedrijfsruimten, vermaak en gezelligheid. De vierkante meters van de huidige winkels keren er terug.

De bovenbouwen zijn geschikt voor kantoren en middeldure huur- en koopwoningen, met op de hogere bouwlagen vrije sectorwoningen.

Connexxionlocatie

De Connexxionlocatie wordt een woonlocatie met sociale woningbouw en middeldure woningen. Denk aan gezinswoningen, kleine, betaalbare appartementen voor jonge alleenstaanden en professionals, maar ook voor jonge gezinnen en eenoudergezinnen. Langs de achtertuinen van de woningen aan de Boerhaavelaan en langs de spoordijk passen drie-laagse woningen, met hoogteaccenten tot vier bouwlagen, en een kleine stadstuin. De spoorzijde van de locatie is geschikt voor huur- en koopwoningen, gestapeld tot vier bouwlagen, met hoogteaccenten tot zes bouwlagen, met incidenteel bouwhoogten tot 30 meter. Voorzieningen als flexibele kantoorruimte, kinderdagverblijf, gemeenschappelijke klusruimten en fietsenstallingen, kunnen worden opgenomen in de wanden aan de doorlopende straat. Momenteel is op deze locatie de busremise gevestigd. De ontwikkeling van dit gebied kan pas starten wanneer er een alternatief voor deze voorziening beschikbaar is.

Morspoortterrein

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

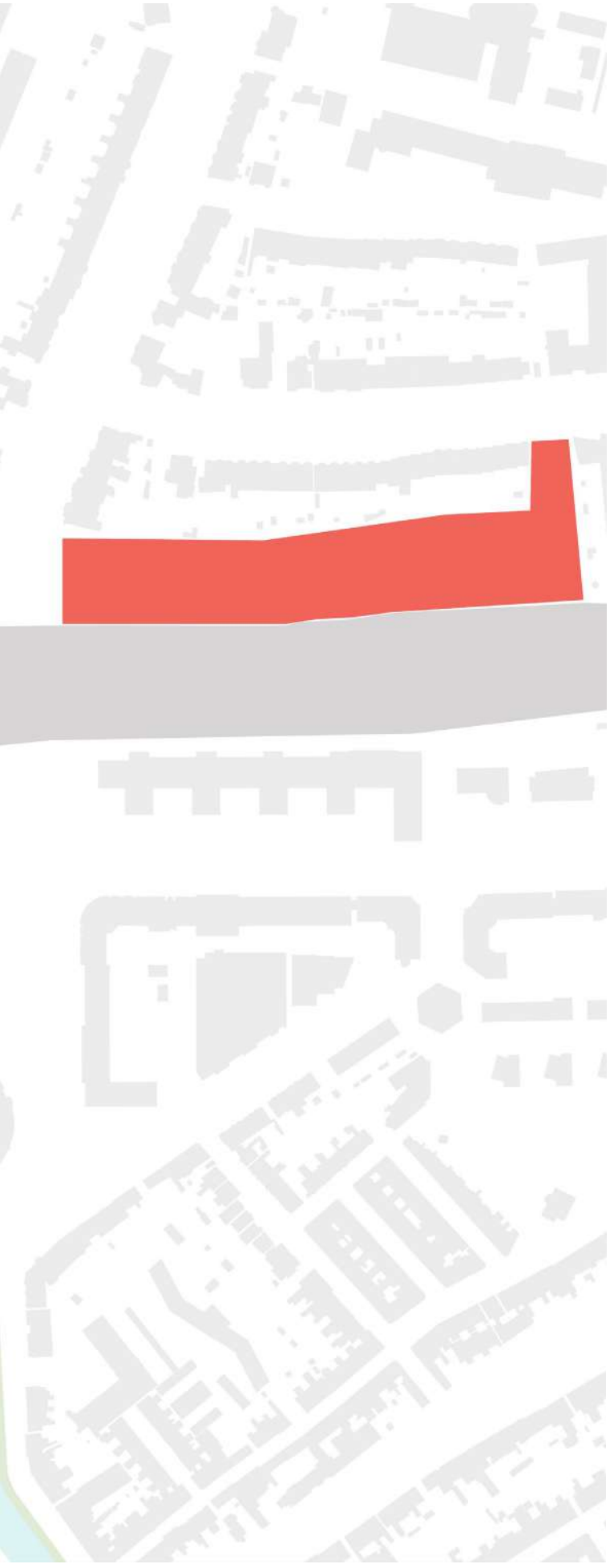
De woningen rond de binnenhoven hebben voordeuren aan de straat en bestaan uit gezinswoningen met royale tuinen met de mogelijkheid voor een werkruimte aan de straat. De gezinswoningen worden gecombineerd met beneden-bovenwoningen, met tuin en/of dakterras.

In de bebouwingsrand rond de hoven is ruimte voor werk- en klusruimten en gemeenschappelijke fietsenstallingen. In de bovenbouw tussen buurtpark en Singel bevinden zich appartementen voor senioren, in de bovenbouw grenzend aan het spoor sociale huurwoningen.

In het bouwblok grenzend aan de Plesmanlaan worden gezinswoningen gebouwd.



De verschillende deelgebieden binnen het stationsgebied



Op de hoek tegenover de Morspoort is ruimte voor een bijzondere publieke functie, dat geldt ook voor de historische bunker naast de Morspoort. Voor de herhuisvesting van het Sociaal Pension, nu ondergebracht in de voormalige kazerne naast de Morspoort, is het Morspoortterrein één van de zoeklocaties die betrokken wordt in het herhuisvestingsonderzoek.

Buslocatie

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

Trafolocatie

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

Taxipalet

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

Legenda

- Morspoortterrein
- Trafolocatie
- Buslocatie
- Morssingelblok
- Rijnsburgerblok
- Connexxionlocatie
- Taxipalet



Impressie Stationsplein



7 PLEK VAN VERGROENING EN VERDUURZAMING



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

Het stationsgebied van de toekomst wordt veilig, duurzaam, gezond en groen. Duurzaam denken en duurzaam handelen is altijd 'top of mind' bij elke keuze die wordt gemaakt voor de bouwplannen en herinrichting van het stationsgebied. Alle duurzame mogelijkheden dragen daaraan bij, zoals duurzame energie en mobiliteit, klimaatadaptie, biodiversiteit en vitaliteit.

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

Daarnaast is het belangrijk een goed overzicht op te stellen 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 bijdragen 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.

7.1 Vergroening

Het kwam in het vorige hoofdstuk ook al aan de orde: de vergroening van het stationsgebied draagt in belangrijke mate bij aan het realiseren van diverse ambities die voor het stationsgebied gelden. Het draagt bij aan de wens om de stationsomgeving aantrekkelijker te maken. Er gaat zoveel mogelijk groene aanplant bijkomen, waarbij altijd wordt gelet op andere ruimtelijke claims, zodat deze elkaar niet in de weg gaan zitten.

Er zijn veel manieren waarop vergroening kan bijdragen. Groenvoorzieningen kunnen hittestress verminderen en de gevolgen van heftige regenbuien vertragen en bufferen. Groen versterkt ook de stedelijke biodiversiteit. De huidige groeninrichting blijft bestaan en verbeterd en vindt aansluiting bij de nieuwe groen-blauwe voorstellen.

Hiermee bedoelen we de groene natuur in de vorm van bomen, planten enz. en de blauwe natuur in de vorm van water. Bij de (her)inrichting staat een robuuste stijl voor ogen, die een omgeving creëren waar insecten en kleine dieren zich thuis voelen. Dit draagt bij aan een ecologisch veerkrachtige leefomgeving die het nieuwe stationsgebied wordt nagestreefd.

Het stationsgebied moet ook klimaatadaptief worden; er moet rekening gehouden worden met alle weersinvloeden: hitte en kou, droogte en overvloedige regenval. Door onder andere gebruik te maken gebruik van biodivers groen kan hierop ingespeeld worden. De 'receptuur' voor de biodiverse stedelijke vergroening bestaat uit verschillende ingrediënten. In de volgende paragrafen wordt hier verder op ingegaan.

Gecombineerde groenvoorzieningen

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

Groen in ieder seizoen

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

Biotopen

Binnen het stationsgebied Leiden worden voor specifieke insecten, bijen en vlinders, maar ook voor libellen en vogels geschikte leefgebieden ontwikkeld. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de bestaande groene kwaliteit die het gebied nu al heeft én de aanwezige kansen in het Stationsgebied. Door binnen het ontwerp hierop te concentreren komt iedereen die in het nieuwe stationsgebied woont, werkt of verblijft regelmatig in aanraking met deze bijzondere soorten. De natuur in de stad kan zo echt beleefbaar worden en er ontstaat een positief natuurgevoel.

Kruidentuin

Een kruidenrijke vegetatie vormt, ook in de stad, de basis van een goed ontwikkelde biodiversiteit. Het is dan ook een belangrijk element in de plannen over het groenontwerp van het stationsgebied. Er worden buurtparkjes voorgesteld en op de daken van de laagbouw is ruimte voor kruidenrijke tuintjes. Hierdoor is het hele jaar door nectar beschikbaar voor insecten, bijen en vlinders. Het bloeiseizoen kan daardoor langer aanhouden, door bij de groenaanplant rekening te houden met de bloeiperiodes. Bijvoorbeeld door stinsen te planten die in de lente al nectar bieden, gecombineerd met groene gevels met kamperfoelie (nectar in de zomer) en klimop (late nectar). Ook bij de selectie van bomen gaat de voorkeur uit naar nectarrijke soorten. De voedselketen voor insecten en kleine dieren krijgt ook aandacht in het stationsgebied. Aanwezige insecten, bijen en vlinders (rupsen) zijn voedsel voor libellen, vogels en vleermuizen.

Inheemse soorten

Het is algemeen bekend dat een inheemse vegetatie een grotere bijdrage aan de biodiversiteit levert dan bomen, struiken of kruiden van buiten Nederland. Met inheemse soorten wordt de flora en fauna in een bepaald gebied bedoeld, die daar al sinds lange tijd van nature voorkomen. Bij de ontwerpen van de groene ruimte wordt daarom graag met inheemse soorten gewerkt. Dat geldt altijd voor kruiden en struiken. Voor bomen wordt soms een uitzondering gemaakt, omdat een deel van de inheemse bomen in de stedelijke omgeving niet gezond oud kan worden. Bomen van buiten Nederland worden daarom soms vervangen door soorten met Europese herkomst. Het idee is dat de bijbehorende fauna, door het opschuiven van de klimaatzones, op de langere termijn kan aansluiten. De Europese bomen vormen op deze manier de ‘ecologische voorhoede’ van de toekomst (het nieuwe inheems).

Natuurinclusieve stad, een compleet ecosysteem

Een natuurinclusieve stad, waar de natuur niet alleen optimaal gebruikt wordt, maar ook wordt gespaard en verzorgd, levert een duurzaam leefgebied op, waar mens én natuur voordeel bij hebben. Het is belangrijk om bij het nieuwe ontwerp van het stationsgebied zoveel mogelijk kansen voor de natuur te scheppen. Dieren hebben plekken nodig om te rusten, eten te zoeken en voort te planten. Om hieraan te voldoen is een variatie aan ecologisch groen nodig, met kruidenrijk grasland, bomen en struiken.

Er is een variatie aan mogelijkheden om hier invulling aan te geven. Sommige dieren, zoals vogels en vleermuizen, hebben hun verblijven in de bebouwing van de stad. Daarvoor kunnen speciale voorzieningen in muren en onder daken aangebracht. Met de aanleg van kruidenrijke plantengroei, in combinatie met kleine tuintjes gevuld met kruidenplanten, struiken met een hoogte van 1 tot 5 meter hoog, bomen, boomgroepen en parkachtige structuren, kan goed worden bijgedragen aan de ecologische inrichting. Hoe meer diversiteit binnen het groen wordt gerealiseerd, hoe meer diersoorten duurzaam een plek zullen vinden. En hoe meer samenhang er ontstaat tussen alle soorten, hoe groter de kans van slagen om een leefklimaat te creëren dat lang in stand kan blijven.

Abiotische factoren

Bij het in detail ontwerpen van de groene omgeving moet rekening gehouden worden met het bodemtype, de zuurgraad en het grondwater. Dit zijn de zogenaamde abiotische factoren. Daarnaast zijn er binnen een stedelijke omgeving groeiplaatsfactoren die aandacht vragen, omdat ze sterk afwijken van die in de natuur. Denk aan schaduw veroorzaakt door gebouwen, hitte-ontwikkeling door verstening en droogte door de aanwezigheid van verhard oppervlak.



Een voorbeeld van kruidenrijke vegetatie op daken en in buurtparkjes



Een voorbeeld van een groene geveltuin

Denk aan de aanwezigheid van ondergrondse bebouwing en infrastructuur (kabels en leidingen) en dus beperkte wortelruimte

Bij de vergroeningsopgave moet hier goed rekening mee gehouden worden, zodat het groen gezond oud kan worden. Iedere locatie moet onderzocht worden op ruimte en groeimogelijkheden voor bomen. Er moet ook gelet worden op het belang van duister en het vermijden en voorkomen van lichtvervuiling. Dat geldt zowel voor de openbare ruimte (Beleidsplan Verlichting Openbare Ruimte), als voor bebouwing in het stationsgebied.

7.2
Duurzame mobiliteit

In het gebiedsontwerp wordt zwaar ingezet op duurzame mobiliteit. Reizigers laten de auto staan ten faveure van actieve mobiliteit. Fietsers en wandelaars krijgen de ruimte. Het stationsgebied wordt een belangrijk duurzaam OV knooppunt waar alle vervoersmodaliteiten samenkomen, zoals treinen en bussen, de fiets en deelauto's op loopafstand van het station.

In de wijk komen voldoende flex-werkplekken voor algemeen gebruik, voor bewoners die in kleinere appartementen wonen. Iedere bewoner kan zo 'thuiswerken' in eigen wijk. Het is de wens een aanbod voorzieningen 'om de hoek' aan te bieden, zoals een fietsenmaker, een supermarkt (beide al aanwezig), een klein fitnesscentrum en andere aantrekkelijk buurtprogramma. Door dit aanbod worden bewoners bijna 'aan huis' op hun wenken bediend, waarmee een belangrijk deel van de potentiële reisbewegingen wordt voorkomen.

Zoals eerder aangegeven maakt de auto grotendeels plaats voor wandelen en fietsen. Naast het bestaande openbaar vervoer moet een ruim aanbod van deelmobiliteit beschikbaar komen. De reizigers krijgen duurzame alternatieven aangeboden voor hun reis naar of uit het stationsgebied. Bijvoorbeeld met de methode Mobility as a Service (MaaS), dat gezamenlijk en gedeeld gebruik van vervoersmiddelen van auto's, scooters of fietsen stimuleert. Deelauto's kunnen worden aangeboden in een compacte parkeeroplossing binnen de ontwikkeling van het Morssingelblok. Met smartphones en apps kunnen vervoersmiddelen op afstand en vroegtijdig worden gereserveerd.

In het stationsgebied wordt het gebruik van zero-emissie voertuigen gestimuleerd, bijvoorbeeld door het inrichten van gecentraliseerde en gebundelde laadinfrastructuur en het aanbieden van elektrische deelvoertuigen. Zero-emissie transport zal voornamelijk gaan bestaan uit elektrische voertuigen en bakfietsen. Vanaf 2025 geldt er een 'Zero-Emissie zone' voor de logistiek van de hele Leidse binnenstad, waarmee het einddoel van zero-emissie mobiliteit voor logistiek binnen handbereik is.

Het parkeren voor bewoners en bezoekers aan het stationsgebied en de binnenstad gebeurt niet op straat. Als onderdeel van de 'Agenda Autoluwe Binnenstad' is het de ambitie om het stationsgebied autoluw te maken. Nader onderzoek is nodig om te bepalen voor welke doelgroepen, op welke wijze en in welke omvang het parkeren wordt gefaciliteerd. In de gebiedsvisie zijn reserveringen voor (ondergrondse) parkeergarages opgenomen op het Morspoortterrein (M2 en M3, zie kaart) en het Morssingelblok. Deze garages kunnen plekken voor bezoekers combineren met parkeerruimte voor de bewoners en werknemers van het Morspoortterrein en Morssingelblok, het busstation en de Trafo-locatie.



Het nieuwe inheems: Europese bomen spelen in op klimaatverandering



Fietskoeriers als alternatef voor de witte koeriersbusjes

7.3 Watermanagement

Waterberging vormt een belangrijk onderdeel bij de uitvoering van de bouwplannen in het stationsgebied. Hiermee wordt de tijdelijke opvang van (regen)water bedoeld. Bij de uitvoering van de plannen moet met twee belangrijke zaken rekening gehouden worden. Allereerst moet de toename van verhard oppervlak gecompenseerd worden. De regels van het Hoogheemraadschap schrijven voor dat nieuw wateroppervlak aangelegd moet worden bij de aanleg van extra verhard oppervlak. Ten tweede moet het stationsgebied weersextremen als gevolg van klimaatverandering kunnen weerstaan. 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. Het wordt vertraagd afgevoerd of houdt het water vast, zodat het rioolstelsel bij extreme buien niet overbelast raakt. Voor het vasthouden van water, ook wel het bufferen van water genoemd, zijn verschillende technieken. Natuurlijke oplossingen in de vorm van een groene omgeving of meer technische oplossingen, zoals ‘polderdaken’, een combinatie van groen met wateropslag op daken en ‘waterkratjes’ onder bestrating. Gegeven ‘de drukte’ in de ondergrond, veroorzaakt door kabels en leidingen, kelders en een grote tunnel, is de toepassing van kratjes in het stationsgebied niet voor de hand liggend, maar wordt wel overwogen.

Het Hoogheemraadschap, de instantie die zorgt voor het waterbeheer in Nederland, 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 stationsgebied ligt langs de singel. Tussen de Morspoort en het Schuttersveld kan het bestaande water op enkele plekken verbreed 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. Een geleidelijke overgang van berm naar water draagt bij aan extra wateroppervlak en aan de transformatie van een technische groene singeloever naar een meer natuurvriendelijke singeloever. Alternatieve oplossingen, in de vorm van open water langs de singel, zal met het Hoogheemraadschap besproken worden. Dat geldt ook voor de waterbuffering op elk nieuw te realiseren kavel in het stationsgebied. In de Leidse ‘Hemelwaterverordening’ zijn hier richtlijnen voor afgegeven.

In overleg met het Hoogheemraadschap zou ook deze buffering binnen de kavels meegenomen kunnen worden in de 15% compensatieregeling.

Een prettige bijkomstigheid is dat 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 en de juiste groene inrichting een aantrekkende werking hebben op insecten en vogels.

7.4 Klimaatadaptatie

Het is belangrijk een klimaatadaptief stationsgebied te realiseren, met een weloverwogen ontwerp dat oplossingen biedt voor extreme weersomstandigheden.



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



Zonnepanelen op een gevel

Daarom zal bij elk gebouw- en openbare ruimteontwerp rekening worden gehouden met hitte en de opvang en afvoer van regenwater. In het stationsgebied worden schaduwrijke gebieden gerealiseerd om hittestress te voorkomen. Het is de ambitie om in de openbare ruimte (straten, pleinen en parkjes) een gemiddelde van minimaal 50% schaduw te garanderen (bij hoogste zonnestand). Er komt schaduw door het aanplanten van groen en door rekening te houden met de bouwhoogte en de stand van de zon. Bij de keuze van groen zal goed gekeken worden welke kruidenmengsels, struik- en boomsoorten zich kunnen aanpassen aan de klimaatverandering. Zeker gezien het feit dat in een sterk stedelijke omgeving klimaatextremen zich uitvergroten.

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

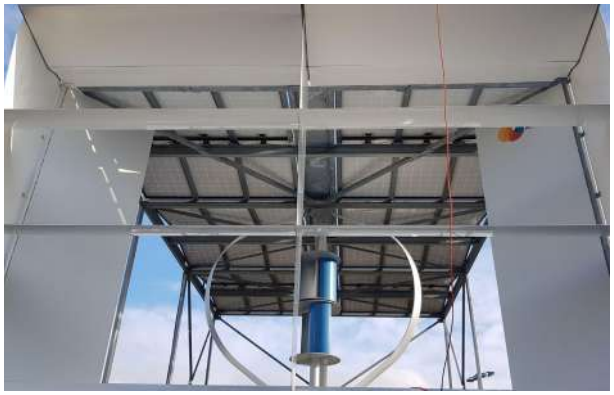
In de stedelijke omgeving van het stationsgebied is voldoende waterberging van wezenlijk belang. Het doel is om schade aan bebouwing en voorzieningen te vermijden, ook bij extreem hevige neerslag. De lat wordt hoog gelegd: een piekbui van 90 mm/u, die eens in de 250 jaar voorkomt, wordt de ambitie. Oplossingen worden gezocht in het aanbrengen van zogenaamde waterbergingsvoorzieningen in de openbare ruimte, bovengronds en indien nodig ondergronds, en op de daken van de laagbouw. In de openbare ruimte wordt het water eerst afgevoerd via het riool. Wanneer er meer neerslag valt dan het rioleringsstelsel kan verwerken, is het mogelijk het water te verplaatsen naar de waterberging. In noodgevallen kan afstroming plaatsvinden naar het watersysteem.

7.5
Duurzame energie

In het stationsgebied is duurzame energie het nieuwe normaal. Door de hoge dichtheid van het stationsgebied en de al aanwezige bebouwing is het niet mogelijk een volledig energie neutraal gebied te ontwikkelen. Binnen de mogelijkheden die er wel zijn, wordt een slim en duurzaam energieconcept ontwikkeld, aan de hand van de volgende bouwstenen: vraagbeperking, collectieve warmte en koude, en lokale opwekking van duurzame elektriciteit.

Het beperken van de energievraag is een belangrijke eerste stap voor een duurzaam energiesysteem. Om afkoeling van gebouwen te beperken wordt gekeken naar een optimale verhouding in de gevel tussen open en dicht. Met balkons op de zuidgevel kunnen overstekken (horizontaal overstekende bouwsels) gemaakt worden. Door te kiezen voor goed geïsoleerde gevels, efficiënte ventilatiesystemen, compacte bouw en energiebeperkende ingrepen wordt de energievraag van een gebouw verder beperkt. Kierdichting, een hoge isolatiewaarde van muren en daken en zonwerende eigenschappen van de ramen leveren ook een aanzienlijke bijdrage.

Bodemenergie is een eenvoudig systeem. Er wordt voorzien in duurzame, collectieve warmte en koude. In de zomer wordt koud water uit de bodem gebruikt om de gebouwen te verkoelen en wordt het door de zon opgewarmde water weer in de bodem gestopt wordt. In de wintermaanden is het proces precies omgekeerd, dan zorgt het warme water voor aangename binnentemperaturen. Om dit systeem te laten werken moeten de koude en warmtebronnen uit elkaar liggen, anders beïnvloeden ze elkaar negatief. De ondergrond moet daarom onderverdeeld worden in zones voor koude en warmteopslag. En er moet controle zijn dat er niet teveel water wordt onttrokken.



Powernest: opwekking van elektriciteit met zon- en windenergie



Keermuur met hergebruik van straatstenen

In een bodemenergieplan zullen alle exacte bronlocaties per deelgebied nauwkeurig worden uitgewerkt.

Bij een monobron worden de koude en de warme voorraad boven elkaar wordt opgeslagen. De toepassing van monobronnen (soms in combinatie met warmtepompen) kan in sommige gevallen ook genoeg energie besparen. Omdat hiervoor slechts één boring (bron) nodig is, zijn deze systemen goedkoper en meer rendabel.

Om de energie uit de bodem optimaal te kunnen benutten is onderzoek nodig naar het meest efficiënte systeem. De gemeente zal hierop regie voeren. Voor de levering van direct warm tapwater aan woningen en de toevoer van water bij extreem koude temperaturen, kan gebruik gemaakt worden van het warmtenet.

Lokale opwek van duurzame energie is waardevol, maar voor het stationsgebied een uitdaging. De ruimte is schaars door het grote aantal woningen en kantoorruimte. De daken van de laagbouw worden gebruikt voor vergroening en klimaatadaptatie. Om zoveel mogelijk lokaal energie op te wekken zullen zonnepanelen en windturbines een belangrijk onderdeel moeten zijn van het gebouwontwerp. Denk aan zonnepanelen geïntegreerd in de zuidgevel, zonnekronen (zonnepanelen op het dak) en kleine windturbines op de hoogbouw. De laagbouw kan niet benut worden voor zonnepanelen omdat hier de voorkeur gegeven wordt aan de combinatie van leefkwaliteit (aantrekkelijk groen dak), ondersteuning van de biodiversiteit en de waterbuffering.

Voor het stationsgebied wordt daar waar de dichtheid hoog is de wettelijke eis BENG 3 (bijna Energie Neutrale Gebouwen) gehanteerd. Daar waar er een lagere dichtheid is, is meer ruimte voor duurzame opwek en wordt een hogere score (BENG 1) geambieerd.

7.6
Circulaire economie

De transitie naar een circulaire economie wordt steeds wenselijker. De gemeente Leiden heeft zich voorgenomen om meer te doen dan waar het wettelijk minimum om vraagt. Het stationsgebied moet de transitie naar de circulaire economie aanjagen door marktpartijen uit te nodigen om de beste circulaire innovaties te bedenken.

Om het duurzaamheidsthema circulariteit concreet te maken, zijn er zes bouwstenen voor dit thema geformuleerd: nieuwe verdien-modellen, grondstoffen-besparing, hernieuwbare materialen, direct hergebruik door urban mining (het herwinnen van grondstoffen uit producten die oud of versleten zijn), grondstoffenbesparing door recycling en remontabelheid (schroefbare onderdelen in de bouwconstructie).

Op basis van deze bouwstenen en passend bij de kernmerken van het stationsgebied, zijn de volgende uitgangspunten op het gebied van circulariteit geformuleerd. Deze bouwstenen worden verder uitgewerkt wanneer de plannen voor het stationsgebied concreet worden gemaakt in bouw- en inrichtingsplannen.

Verlaag de milieudruk van materialen. In het stationsgebied geldt een MPG (Milieu Prestatie Gebouwen) waarde van minimaal 0,8. Bij de realisatie van de plannen wordt de markt uitgedaagd om een ontwerp te maken met een nog lagere MPG-waarde. Naarmate de tijd vordert kan worden toegewerkt naar betere prestaties, zoals een MPG van 0,6 in 2025.



Gebruikte materialen worden geïdentificeerd en gecategoriseerd in BIM-modellen om toekomstige upcyclingmogelijkheden te bevorderen. Park 20|20



Collectieve daktuinen dragen bij aan klimaatadaptatie en gemeenschapszin

Stimuleer biobased, hernieuwbare materialen. Voorkom het gebruik van beton zoveel mogelijk, door ruimte te bieden voor ontwikkelaars die constructies van hout willen realiseren. Dit is ook mogelijk in hybride vorm: hout in combinatie met beton en/of staal. Ook voor de gevels en inbouw zijn veel betaalbare biobased producten beschikbaar die de kwaliteit (akoestiek, brandveiligheid) borgen en ook garant staan voor gebruikscomfort.. Met biobased materialen worden natuurlijke materialen bedoeld.

Multifunctioneel ruimtegebruik vraagt om minder grondstoffen. In het hoogstedelijke stationsgebied worden functies gestapeld. Dit multifunctioneel ruimtegebruik leidt tot grondstoffenbesparing en slim ruimtegebruik, op kavelniveau en op straatniveau. Denk aan het integreren van zonnepanelen in gevels en het realiseren van groene verblijfsplaatsen op daken. Groenstructuren, al dan niet hellend, worden aantrekkelijk gemaakt voor mensen om hierop te gaan zitten(zonder meubilair te gebruiken). Het kunnen ook'zitjes' zijn, die worden gecombineerd met plantenbakken.

Vormen bepalen mede de benodigde grondstoffen. Hoe meer geveloppervlak een gebouw heeft, hoe meer grondstoffen nodig zijn voor de bouw van het gebouw. U-vormige gebouwen vragen meer grondstoffen dan een gesloten blok of een rond gebouw.

Remontabel bouwen is de standaard. De gebouwen moeten na gebruik (deels) uit elkaar gehaald kunnen worden en op een volgende locatie weer opgebouwd. De afgifte van een zogenaamd materialenpaspoort van het gebouw draagt hieraan bij.

Producteninventarisatie bestaande situatie. Voor alle kavels geldt dat er moet worden gestart met het bouwrijp maken van het gebied. Dat betekent dat aanwezige groene elementen, voorzieningen en meubilair, plaats moeten maken voor werkzaamheden. Door met (een) sloper(s) op gebiedsniveau te inventariseren wat er aan her te gebruiken waarde in het gebied aanwezig is, wordt duidelijk wat weer kan worden hergebruikt, in het stationsgebied of daarbuiten. Zo ontstaan verdienmodellen gebaseerd op hergebruik.

7.7
Vitaal en gezond

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

Het stationsgebied nodigt uit tot beweging. Wandelen, fietsen en andere actieve mobiliteit dragen bij aan de gezondheid van mensen. In het stationsgebied wordt lichamelijke beweging gestimuleerd. Denk aan aantrekkelijke voetpaden in de openbare ruimte, geschikt voor wandelaars en fanatieke hardlopers of een promenade langs de Singel waar wandelaars, fietsers en skaters in een aantrekkelijke omgeving 'hun rondje' kunnen maken.



Openbare ruimte die uitnodigd tot sport en spelgebruik



Samen tuinieren versterkt gemeenschapszin

Plek van ontmoeting. Vanwege haar goede toegankelijkheid is het stationsgebied de plek voor bewoners en reizigers om elkaar te ontmoeten. Met de aanleg van pocketparkjes en de promenade langs de Singel ontstaan prettige ontmoetingsplekken en speelmogelijkheden voor kinderen. Dat vergt een weloverwogen inrichting en van de openbare ruimte. Horecagelegenheden kunnen ook bijdragen aan informele ontmoetingen tussen mensen. De daken van de sokkels kunnen zich hier ook voor lenen.

Het stationsgebied is een schoon gebied met een aangenaam leefklimaat. Een gezonde stad is een leefomgeving die bewoners als prettig ervaren. Om van het stationsgebied een gezond gebied te maken, worden er maatregelen genomen in het ontwerp om schone lucht te stimuleren, geluidsoverlast te verminderen en een comfortabele temperatuur te creëren.

In het stationsgebied wordt luchtvervuiling beperkt, door het stimuleren van actieve mobiliteit en zero-emissie vervoer. Door auto's te verplaatsen naar de randen van het gebied, wordt ook het geluidsoverlast van auto's verminderd.

Koele, schaduwrijke gebieden zorgen er daarnaast voor dat het ook op hete zomerdagen prettig verblijven is. Ook het warmtewerend oppervlak van de groen-blauwstructuur, dat zich door het hele stationsgebied uitstrekt, draagt bij aan verminderen van de hittestress.

Basisvoorzieningen zijn nabijgelegen en toegankelijk. De toegang tot voorzieningen heeft in het stationsgebied prioriteit. Het is de bedoeling om het stationsgebied van veel voorzieningen te voorzien die gericht zijn op wonen, werken en recreëren, zoals supermarkten, een drogist, zorgvoorzieningen en horeca. Deze voorzieningen moeten goed toegankelijk zijn voor ouderen en gehandicapten en goed bereikbaar te voet of op de fiets. Dit wordt realiseerbaar door compacte bouw, functiemenging en een fijnmazig patroon van fiets- en wandelpaden.

INNOVATIE

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

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

Met voortschrijdend inzicht zullen zoveel mogelijk innovatieve noviteiten worden uitgeprobeerd en toegevoegd aan de toekomstplannen voor Leiden en het stationsgebied in het bijzonder.



Impressie Morspoortterrein



8 DEELGEBIEDEN EN KAVELONTWIKKELING



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

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

8.1 Morspoortterrein

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

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

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

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

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

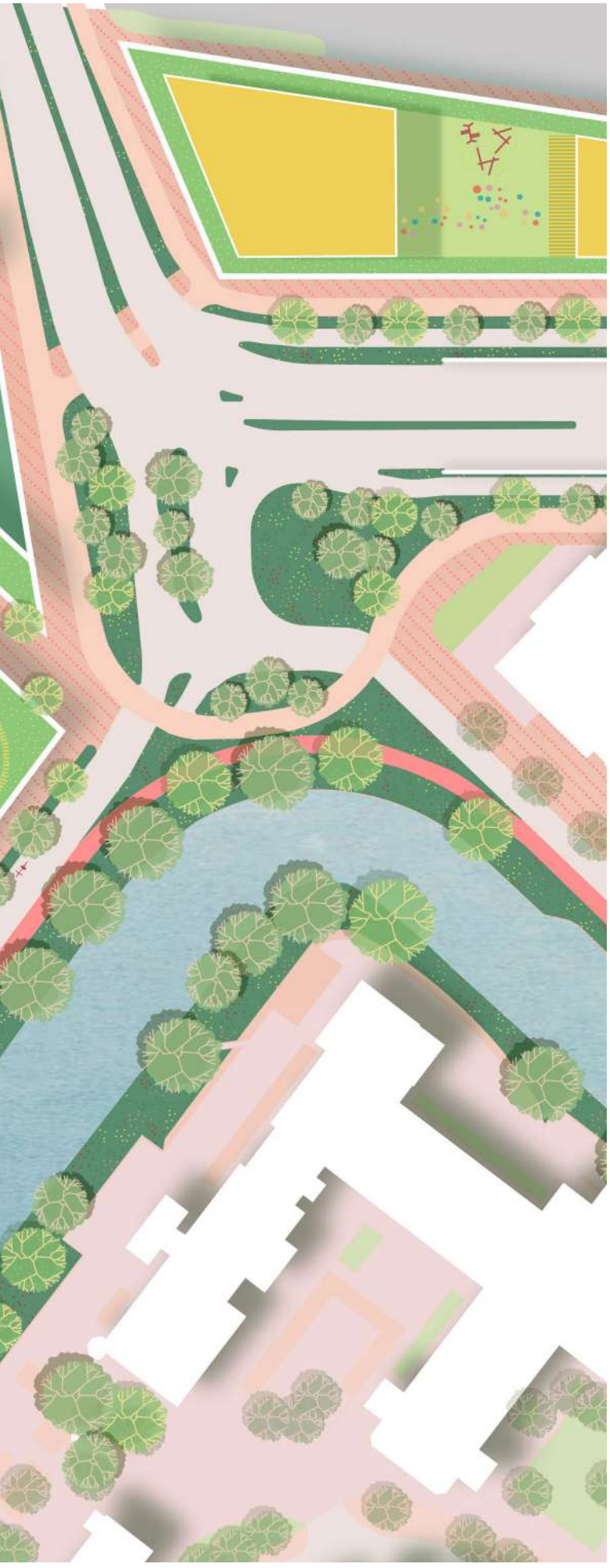
Op de plankaart is nog geen rekening gehouden met een mogelijke verbreding van de Plesmanlaantunnel. Wanneer duidelijk is of de tunnel verbreed kan worden, om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers, wordt dit opgenomen in de uitwerking van de plannen.



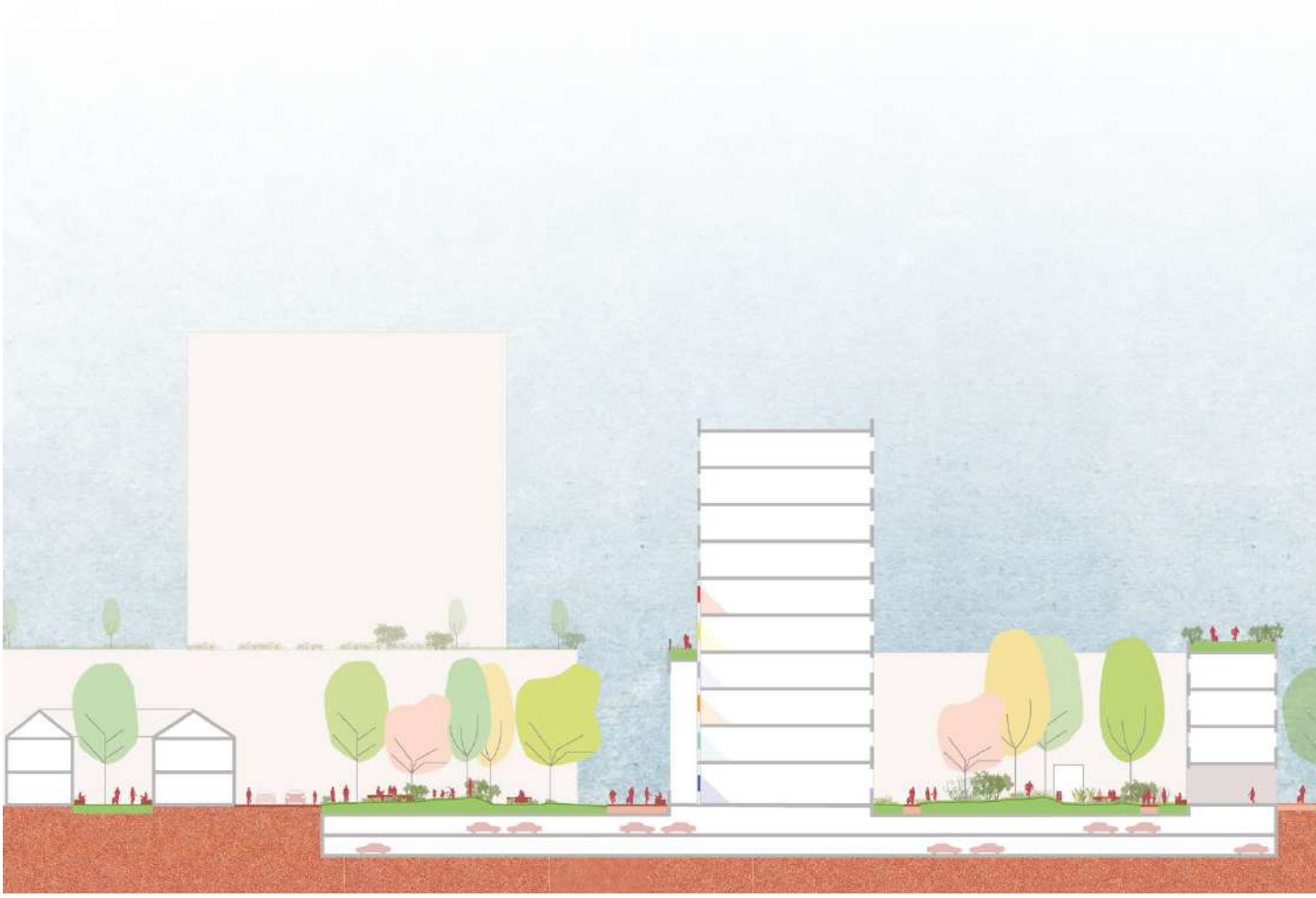
Opties voor de ondergrondse parkeergarage



Plankaart Morspoortterrein



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



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

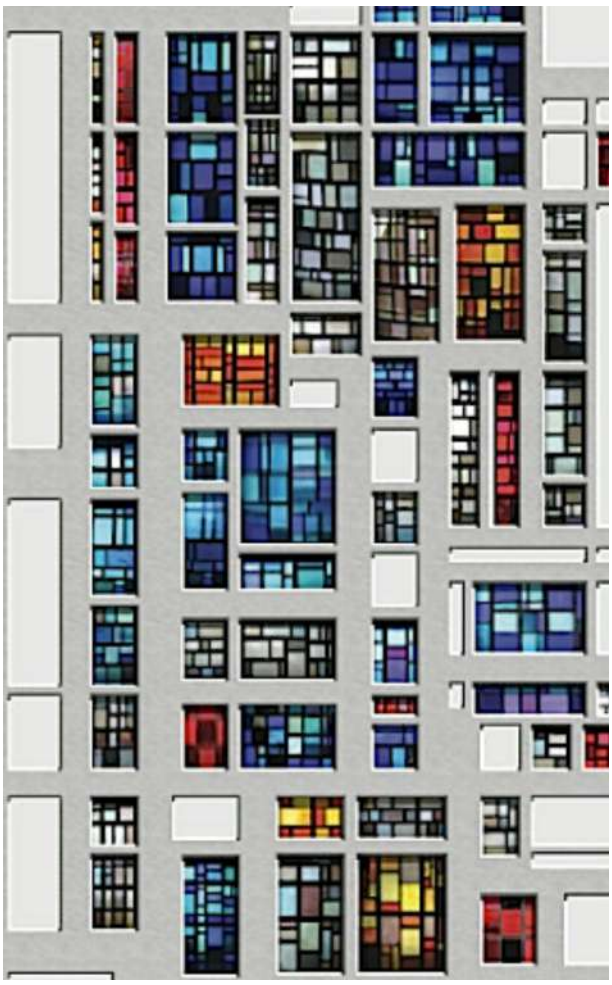


Binnentuin met diverse planten, ontmoetingsplaatsen.
St Andrews block B, Londen (Maccreanor Lavington)



Verschillende soorten van woningen: beneden boven woningen en appartementen. Noordstrook, Westelijke Tuinsteden Amsterdam (Snitker Borst architecten)

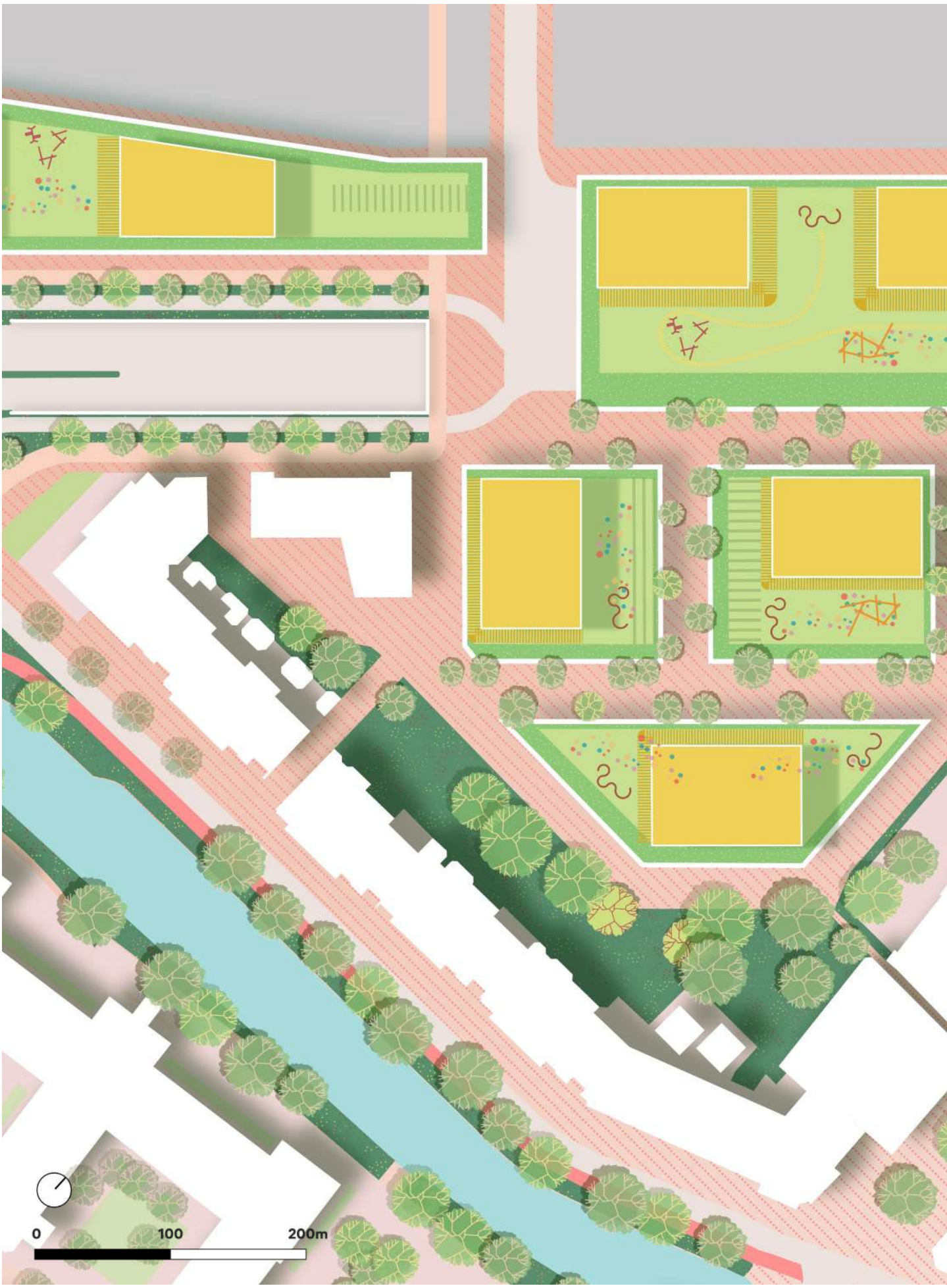




Glas-in-beton kunstwerk van Jan Meine Jansen



Parkeergarage heeft voldoende gronddekking voor een groene inrichting. Noordstrook, Westelijke Tuinsteden Amsterdam (Snitker Borst architecten)



Plankaart Morssingelblok



8.2
Morssingelblok

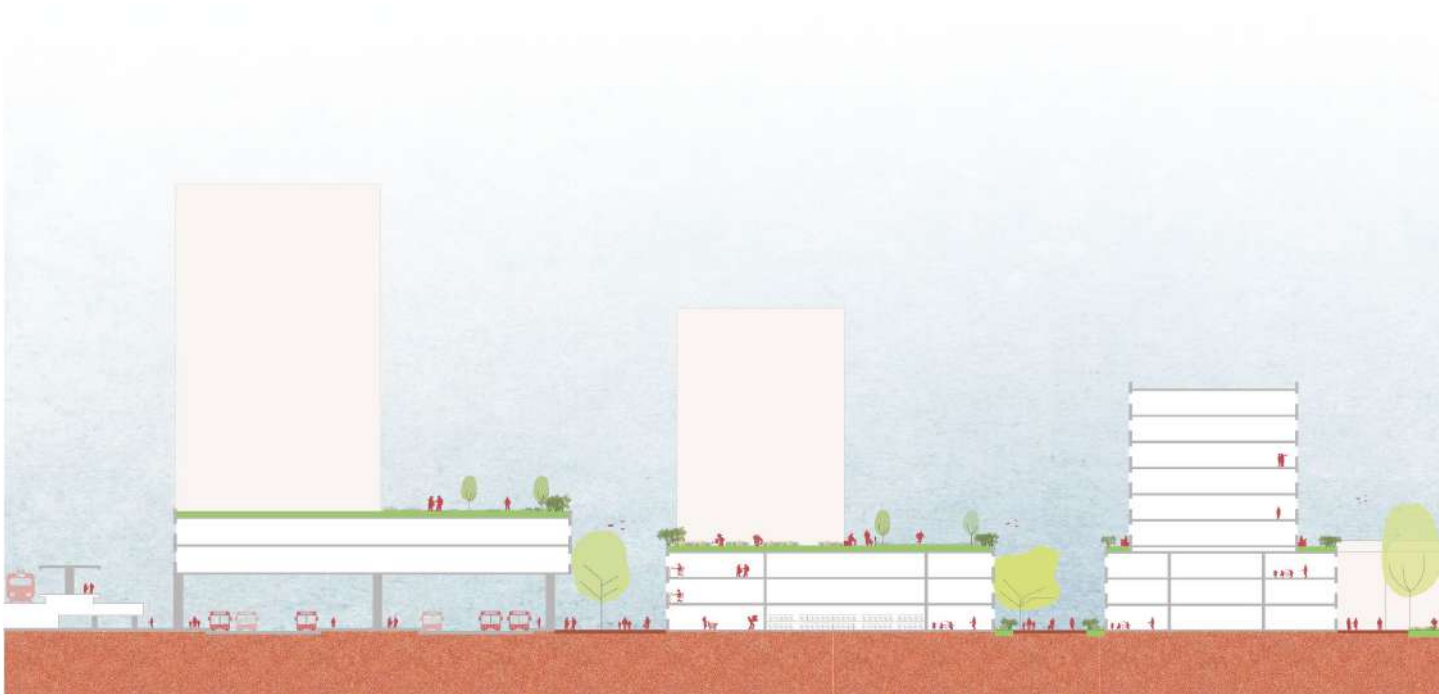
Het Morssingelblok is gesitueerd tussen het Knooppunt Leiden Centraal, de historische Morssingel en het monumentale Museum van Volkenkunde. Het huidige Morssingelblok, met de parkeerplaats op het binnenterrein, bestaat uit gevarieerde, gedateerde bebouwing. Een mix van oud en nieuw, waardevol en minder waardevol. De bebouwing aan de Stationsweg, langs de Singel en het IBIS hotel blijven behouden. Het bouwproject De Geus zorgt voor de eerste veranderingen op deze plek (zie hoofdstuk 9.1 voor meer details over dit project).

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

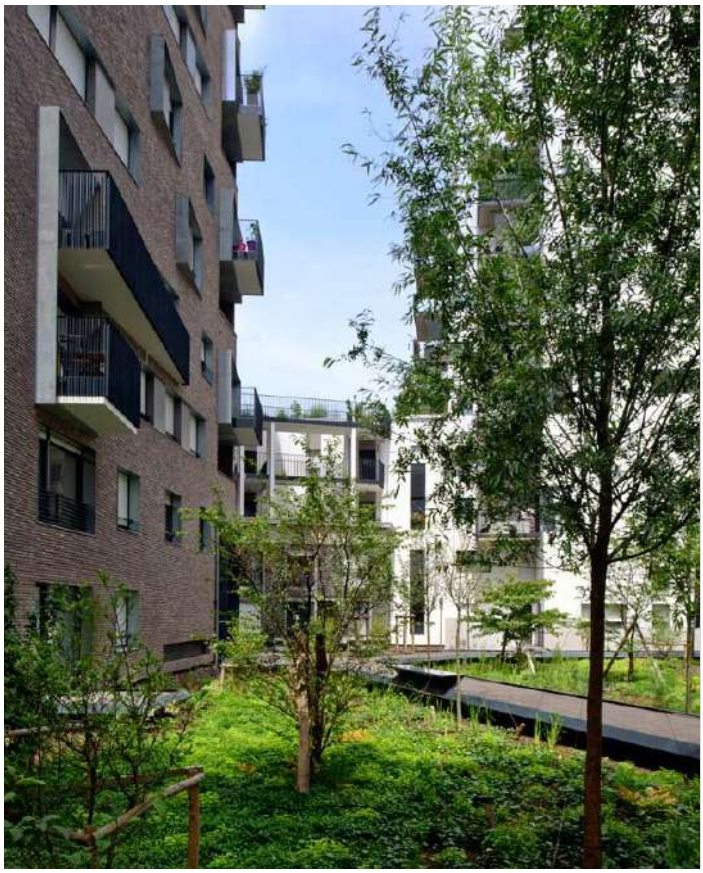
De ruimte die beschikbaar komt wordt verkaveld met drie blokken. Langs het busstation gaat de nieuwbouw 50 meter de hoogte in, op de binnenterreinen wordt de maximale hoogte 30 meter. De binnenterreinen liggen aan een bestaand parkje, dat uitgebreid wordt met nieuwe groene inrichting en recreatie- en spelvoorzieningen.

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

Voor nieuw te realiseren woningen worden geen parkeerplaatsen gebouwd. Parkeerruimte voor bewoners- en bezoekers wordt mogelijk in een nieuwe parkeergarage, in of onder de bouwblokken. Of in de nieuw te bouwen Morspoortgarage of in een eventuele parkeergarage onder het Morssingelblok.



Doorsnede busstation - Morssingelblokken - buurtpark - Morssingel



Buurtpark tussen bouwblokken Les Docks Saint Ouen. Parijs (landschap: Atelier 2/3/4)



Gemengde functies: levendige plinten, woningen, kantoren en maatschappelijke programma. New Orleans, Rotterdam (Alvaro Siza)





Sokkel met bovenbouw. De Waterman, Sneek (De Zwarte Hond)



Bovenbouw ligt terug ten opzicht van de sokkel
Wijnhaven, Rotterdam (Geurst en Schulze)



Plankaart Connexxionlocatie



8.3
Connexxionlocatie

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

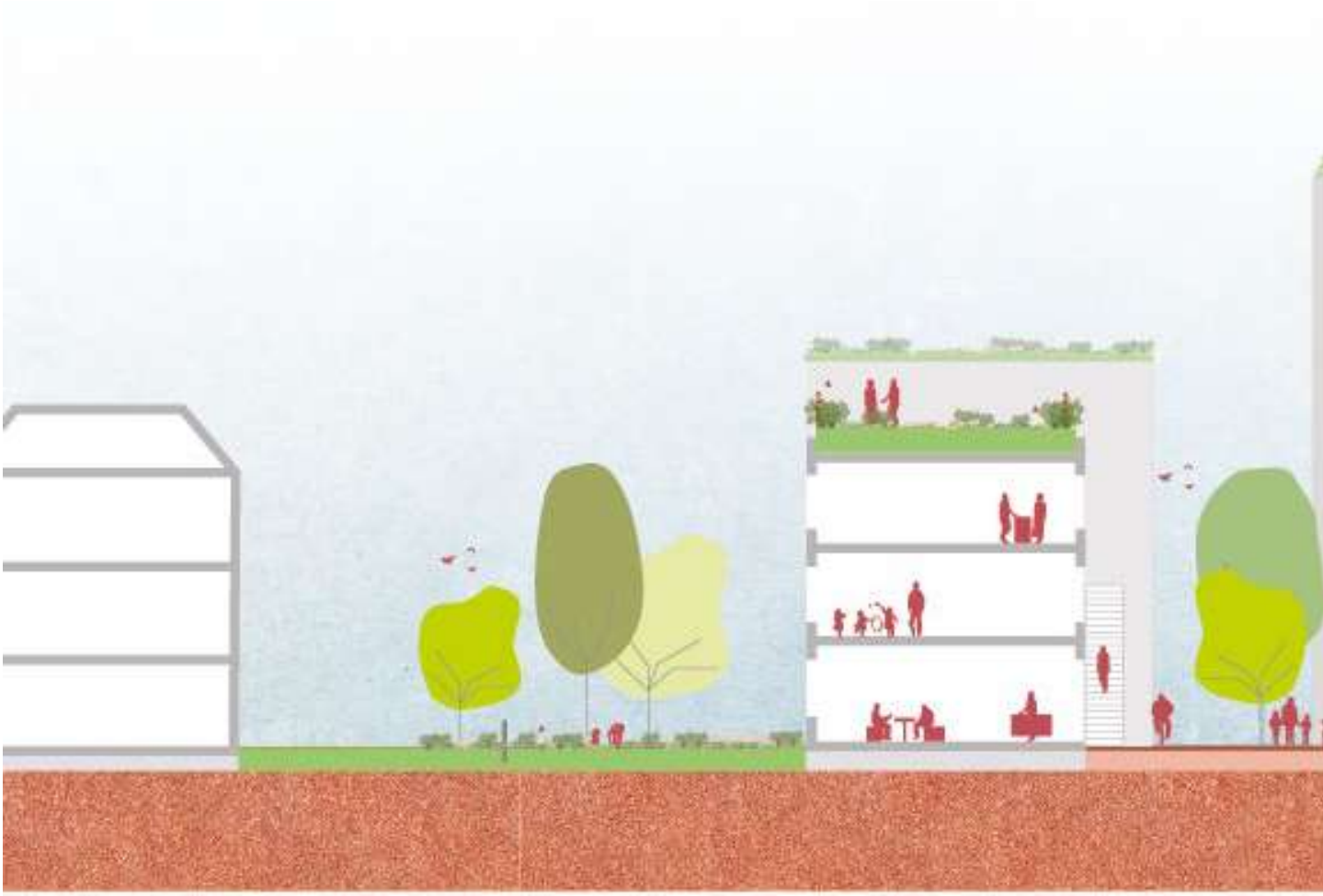
De voorgestelde verkaveling voor de Connexxionlocatie sluit aan bij de verkavelingsopzet van de woningen aan de Boerhaavelaan. De woningen met tuinen aan de Boerhaavelaan worden 'gespiegeld' in de nieuwbouw, zodat een compleet bouwblok ontstaat.

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

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

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

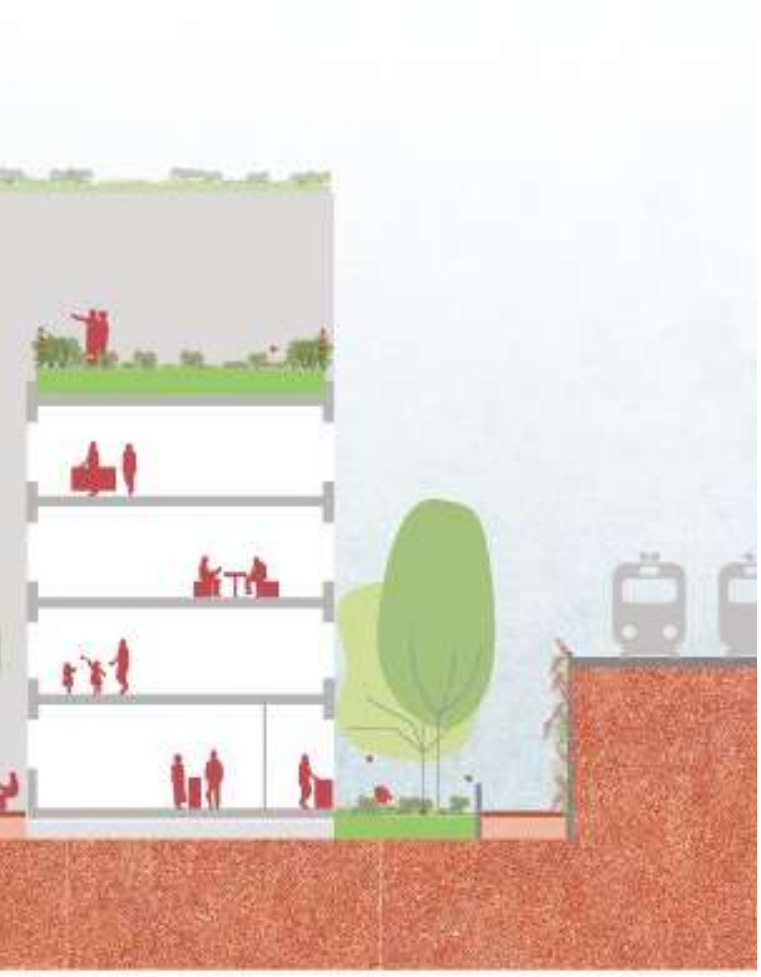
Het programma bestaat uit koop- en (sociale) huurwoningen, met een grote variatie aan woningtypen zoals gezinswoning, starterswoning, studentenwoning en appartement). Met voorzieningen zoals, bijvoorbeeld, een kinderdagverblijf of werkplekken.



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



Het straatje kent een grote diversiteit aan gebouwvormen. Hand Axe Yard, Londen (Material Architects)

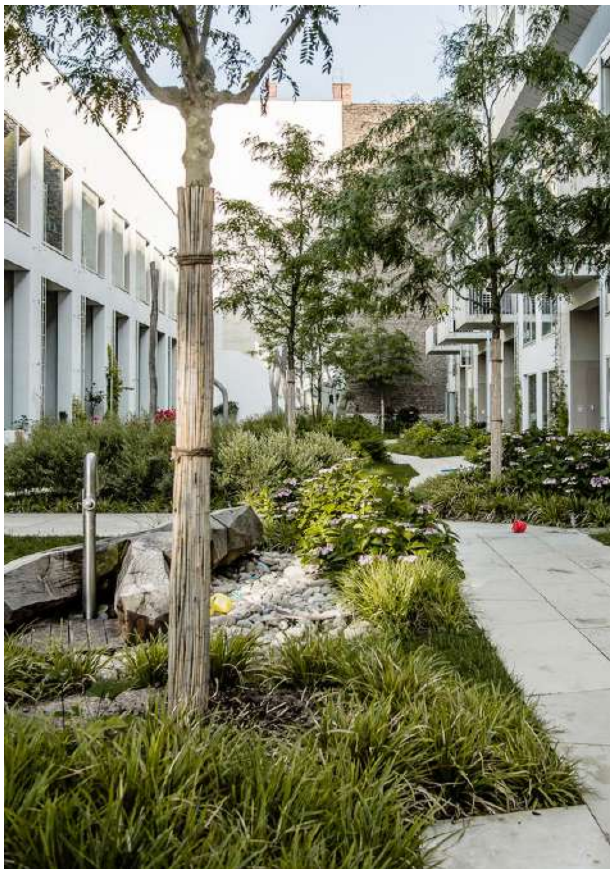


Swammerdampad

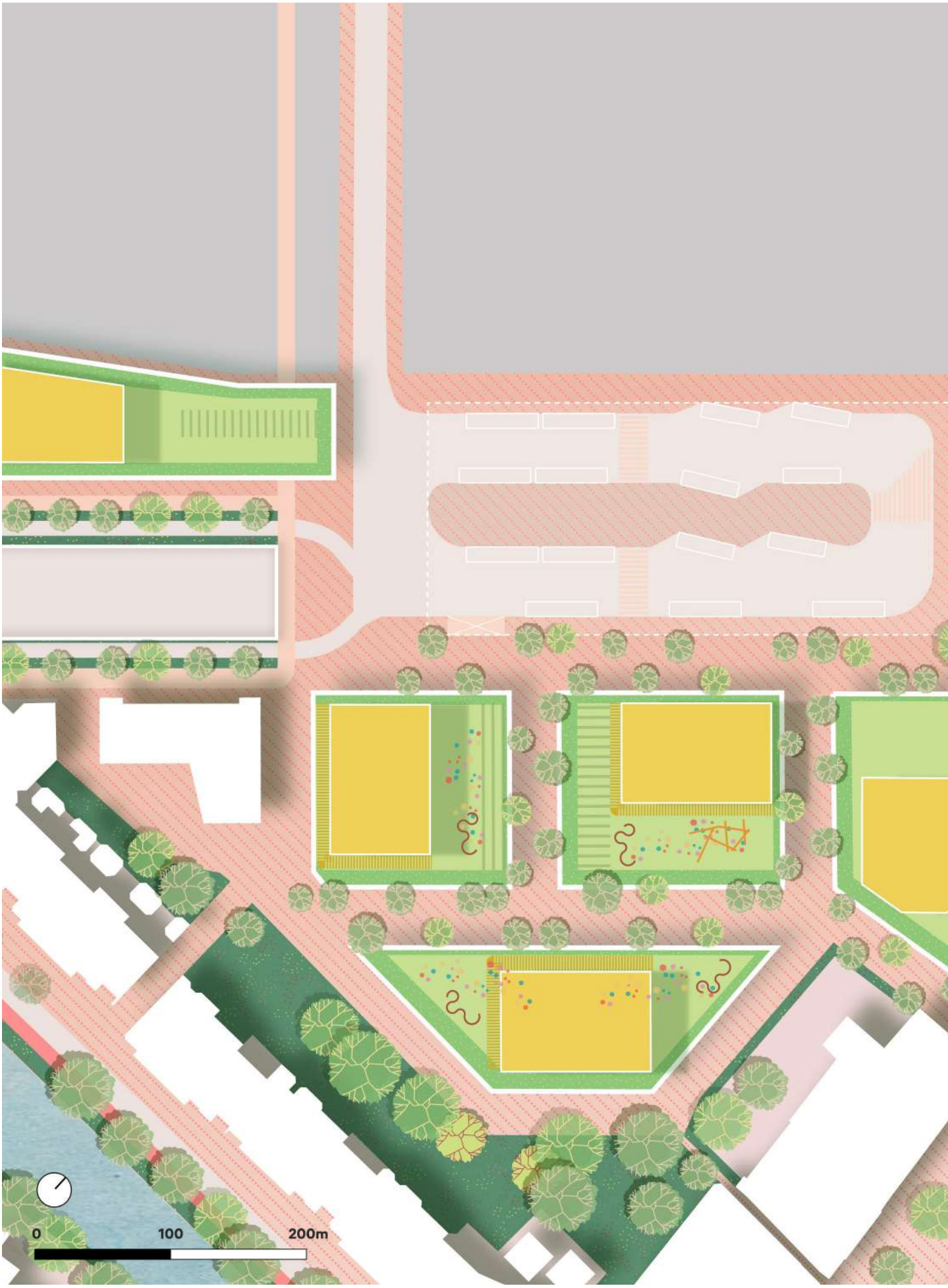
De inpassing van de nieuwe bebouwing aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad vraagt om grote precisie. Er zal rekening gehouden worden met uitzicht vanuit de bestaande woningen en de bezonning van bestaande tuinen en terrassen. De grote variatie in bouwhoogtes laat zelfs eenlaagse bouwvolumes toe.



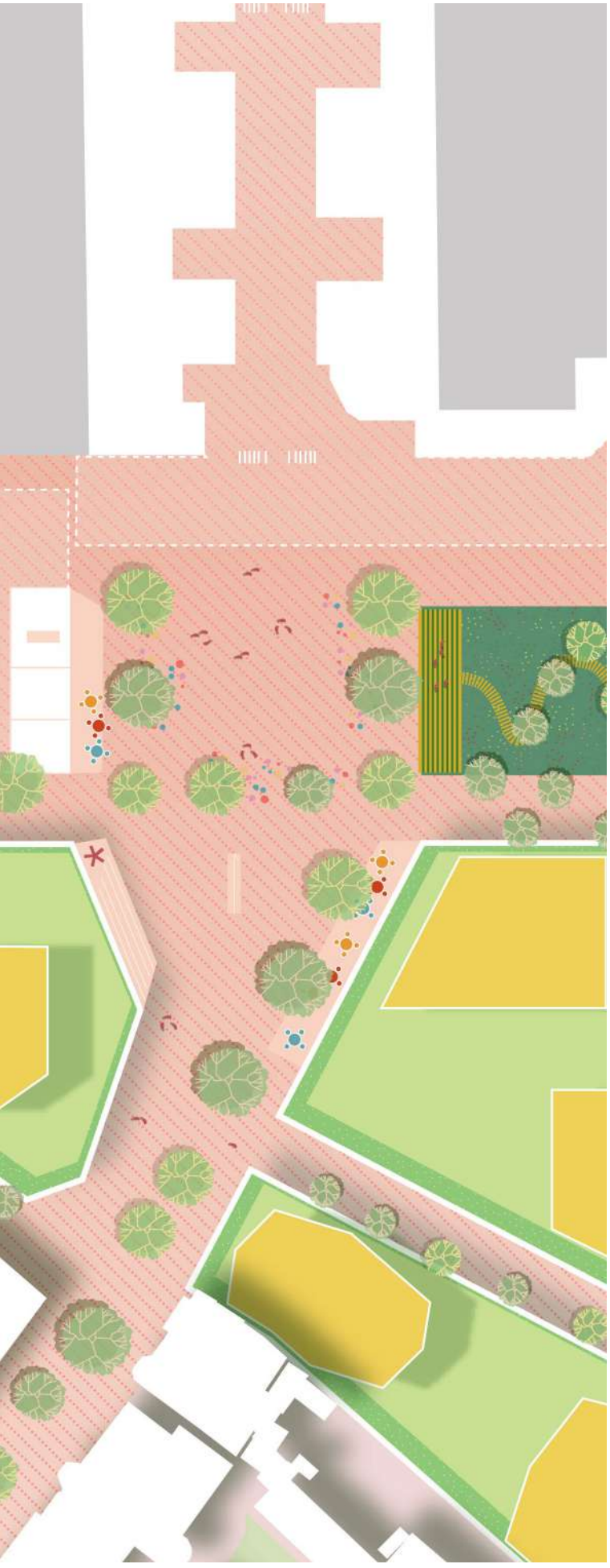
Mogelijkheden voor Collectief Particuler Opdrachtgeverschap.
St Josephhof, Nijmegen (Mecanoo)

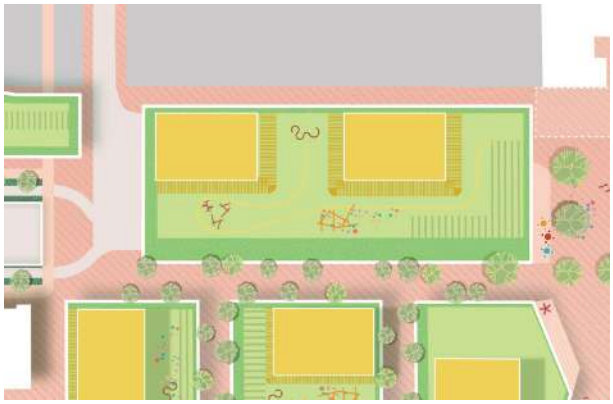


Groene collectieve tuinen aan het straatje
BIGyard, Berlijn (Zanderroth Architekten)



Plankaart Buslocatie

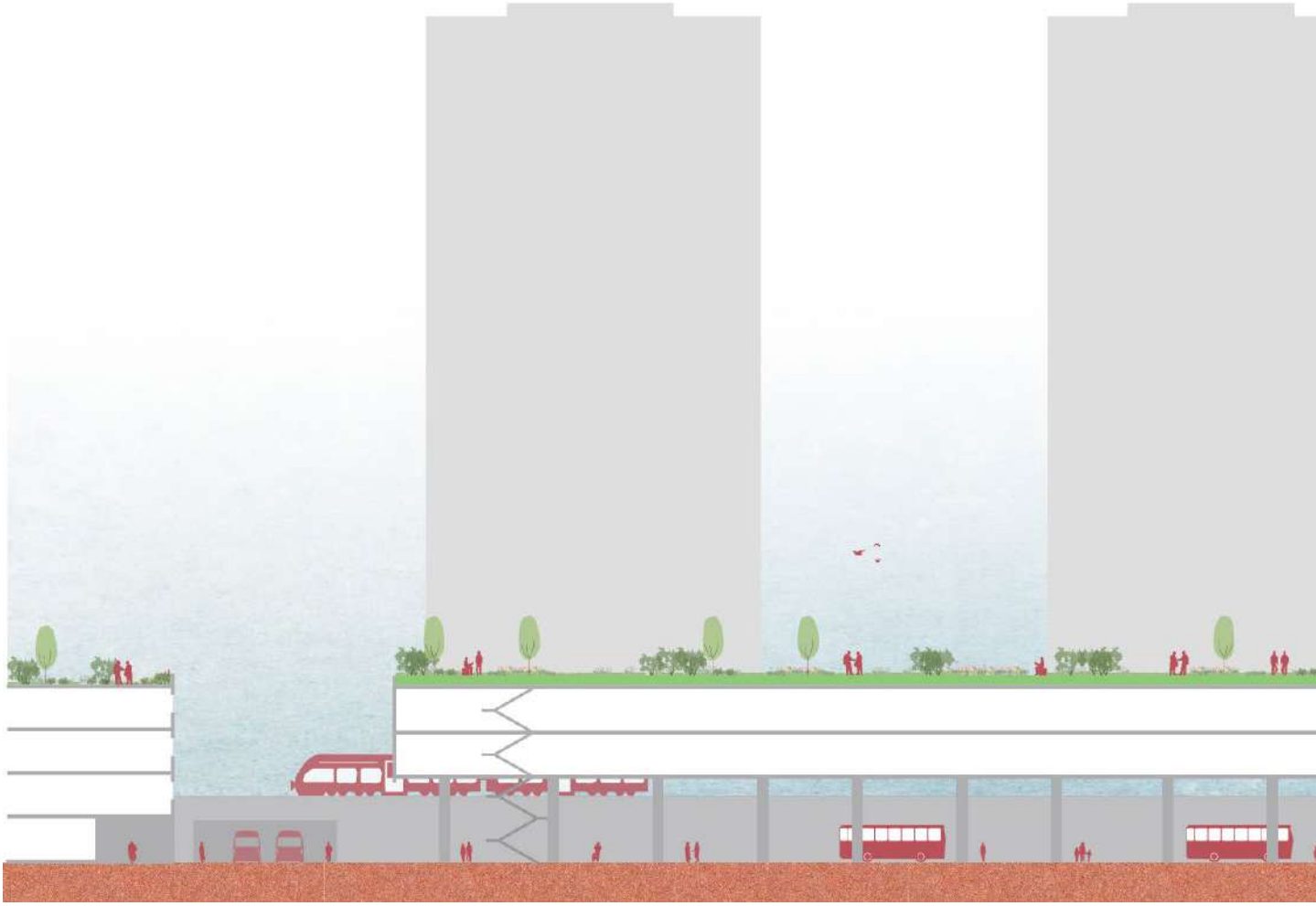




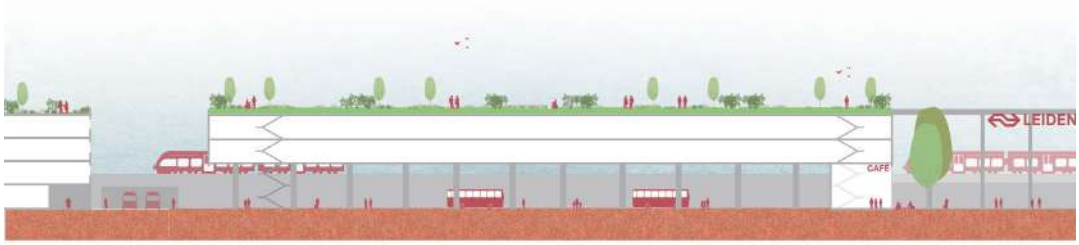
Busstation. Bovenaanzicht

8.4
Buslocatie

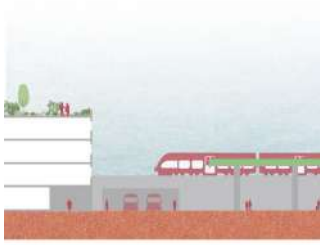
De Buslocatie is de plek van het huidige busstation. Het ligt tegen het spoor aan, bovenop de Schipholwegtunnel en naast het Stationsplein. Het huidige busstation is een grote open ruimte dat geen enkele kwaliteit biedt op de plek zelf of aan het Stationsplein Centrumzijde. Het busstation moet passen binnen de ruimtelijke ontwikkeling van het stationsgebied, waarbij het creëren van een gevel als begrenzing van het stationsplein dan ook een essentiële voorwaarde is. Het is daarnaast de ambitie om het busstation te bebouwen met woningen en/of kantoren. Deze bebouwing kan verbonden worden met het treinstation waardoor een overdekte verbinding en/of centrale ontvangsthal voor trein- en busstation kan komen.



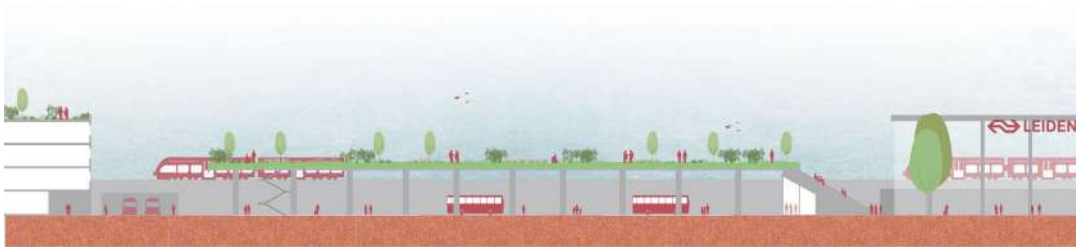
Busstation met programma, bovenbouwen, collectief dak



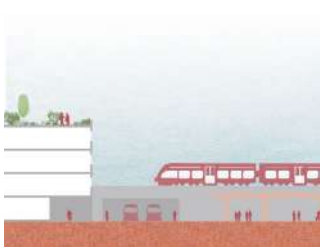
Optie 1: busstation met programma, publiek dak



Optie 3: busstation met groen- of e

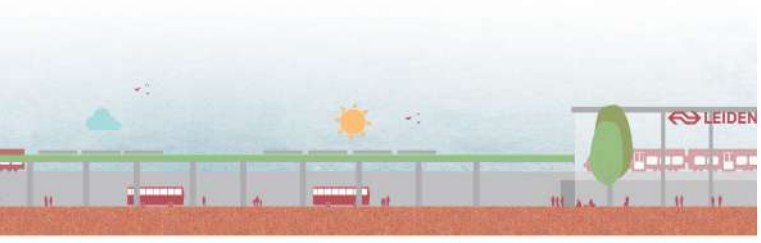


Optie 2: busstation met publiek dak

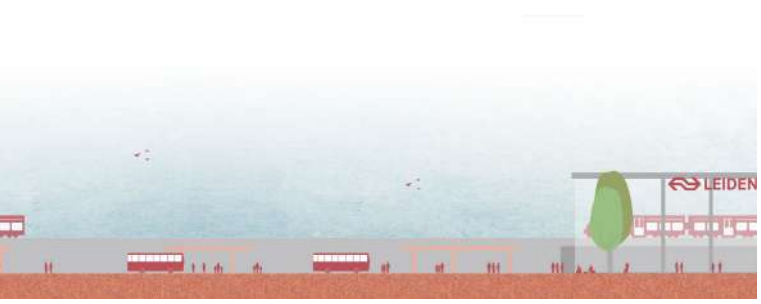


Optie 4: busstation met abri's





energiedak



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

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

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

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

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

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



Impressie nieuw station (Posadmawan, 2017)



Optie 1 en 2: publiek dak. Salesforce Transit Center, San Francisco (Pelli Clarke Pelli Architects)



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



Optie 3: luifel. Schouwburglein, Antwerpen (Paola Viganò)



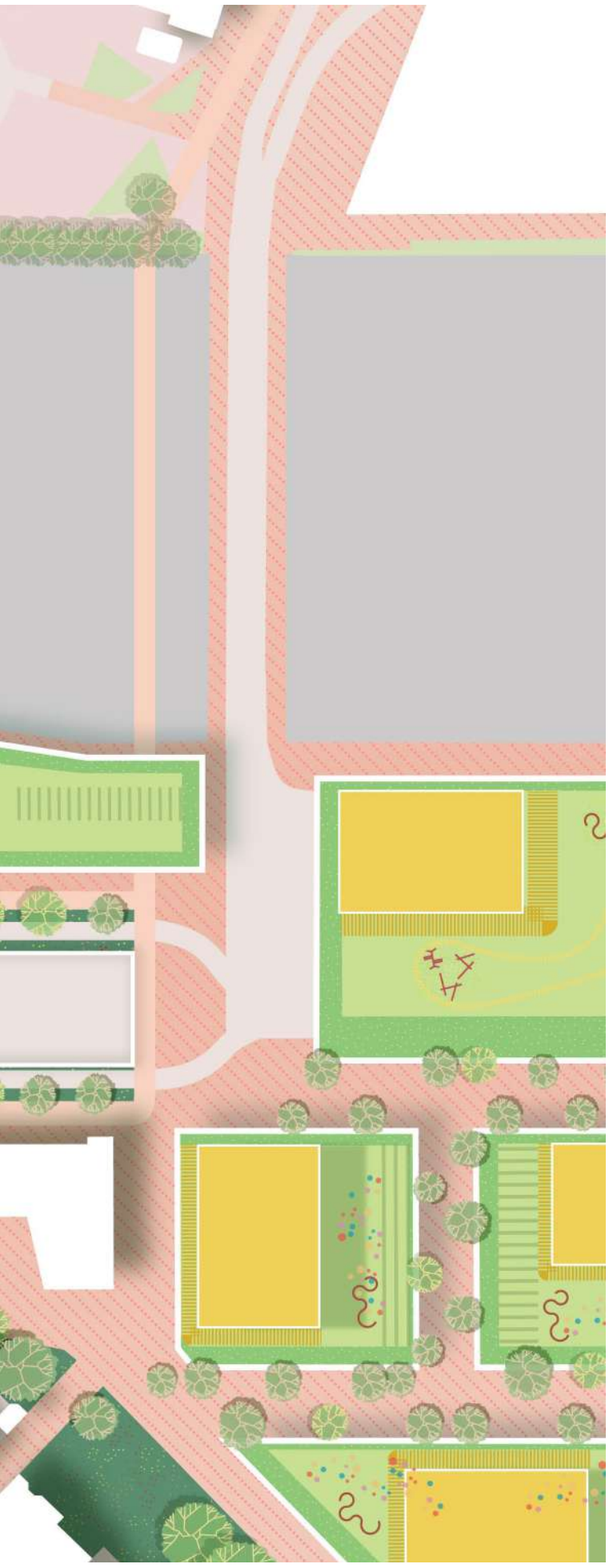
Optie 4: abri's. Busstation, Rotterdam Centraal (PosadMaxwan)



Gevel met kunst aan de Schpholstraat. Werk12, Munchen (MVRDV)



Plankaart Trafolocatie

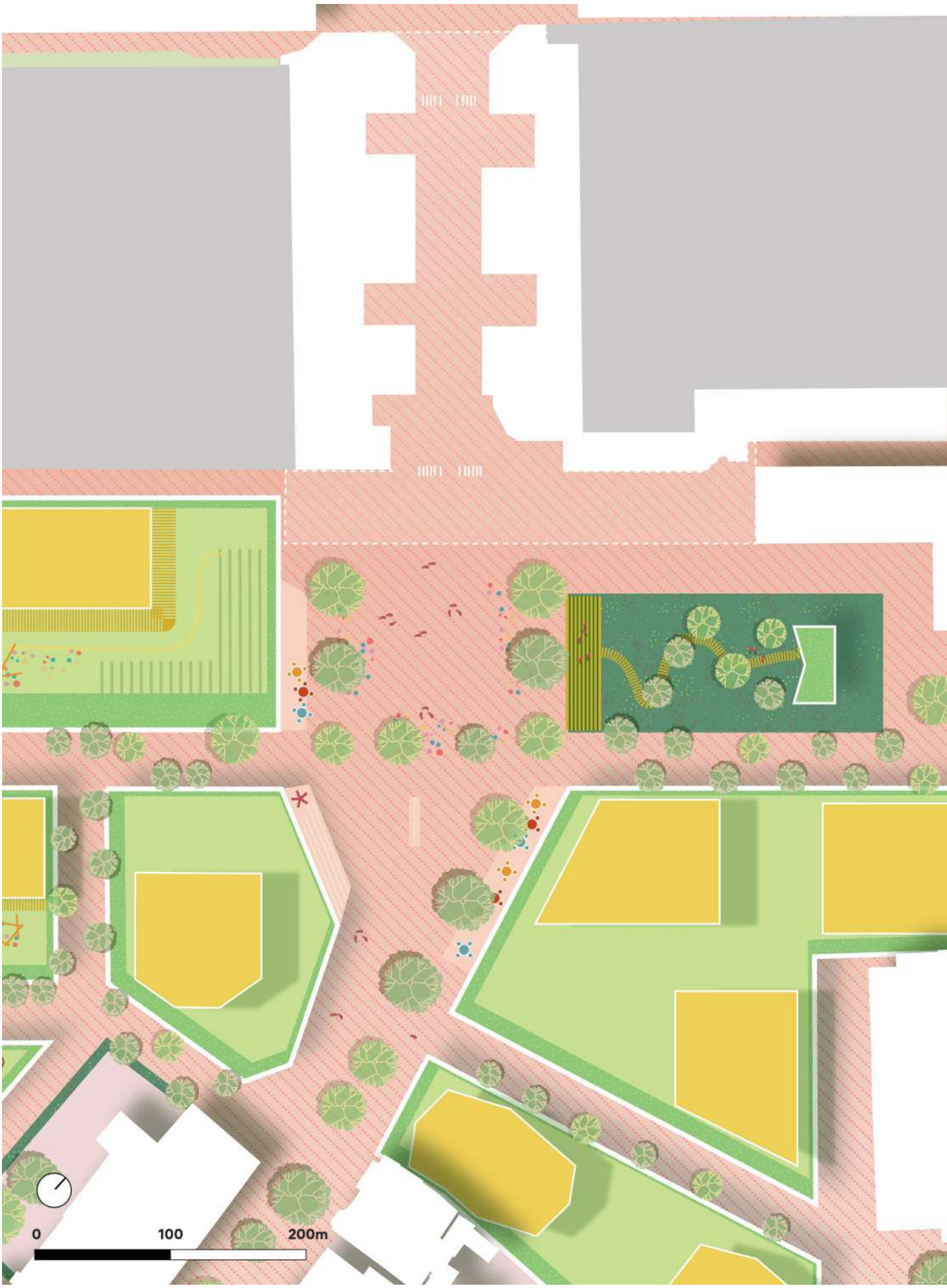


8.5
Trafolocatie

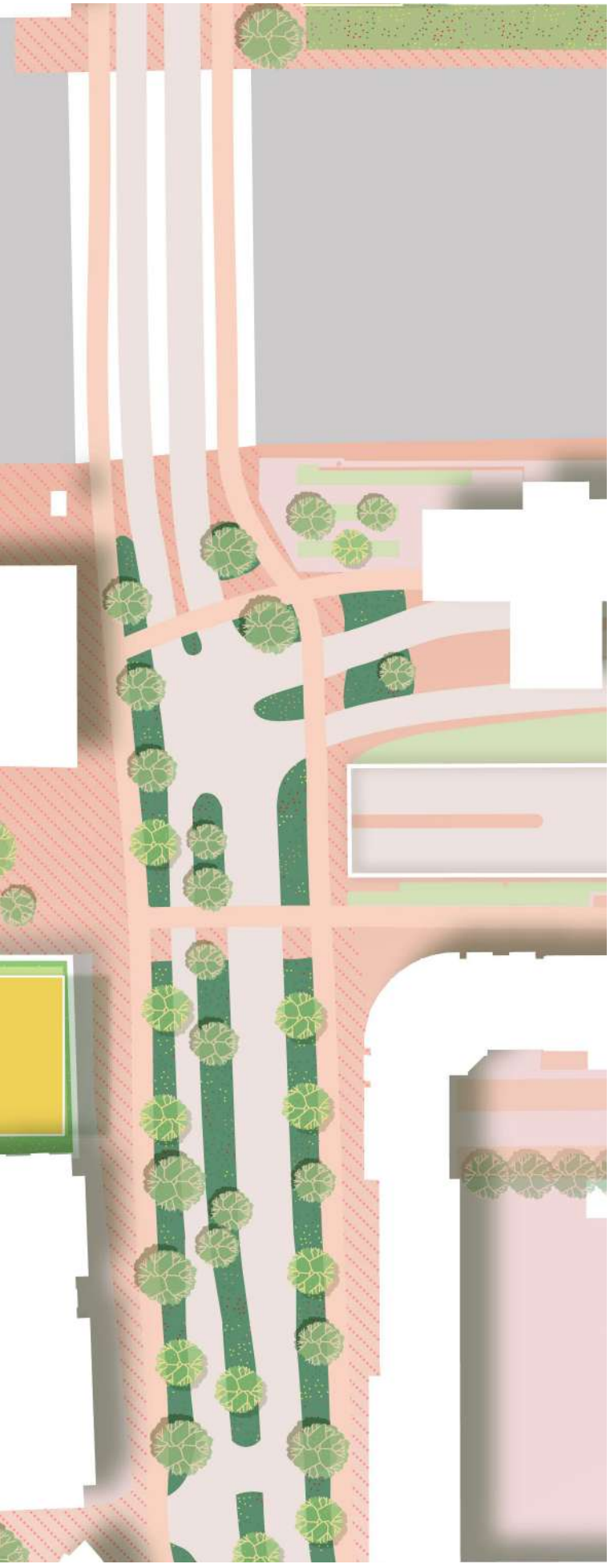
De Trafolocatie is een goede zichtlocatie. Door de goed bereikbare ligging langs het spoor, en de Leidse Ring Noord is het een gunstige plek voor kantoren om zich daar te vestigen. De grond diende de afgelopen jaren als kweektuin voor de Stichting Singelpark. Momenteel wordt deze plek tijdelijk benut als pilotlocatie 'The Field' waar innovatieve, duurzame initiatieven worden getest, in het kader van duurzaamheidsproject 'Duurzaamste Kilometer van Nederland'. Zo zijn verschillende proeven uitgevoerd, met het opzetten van een circulair paviljoen en een aantal tiny vergaderlocaties.

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

De locatie is niet bereikbaar voor auto's. Parkeergelegenheid wordt indien gewenst elders gerealiseerd. Indien er een nieuwe tunnel voor langzaam verkeer wordt aangelegd, naast de huidige Joop Walenkamptunnel, of als die tunnel wordt verbreed, leidt dat tot een inkorting van het kavel.



Plankaart SVB plein

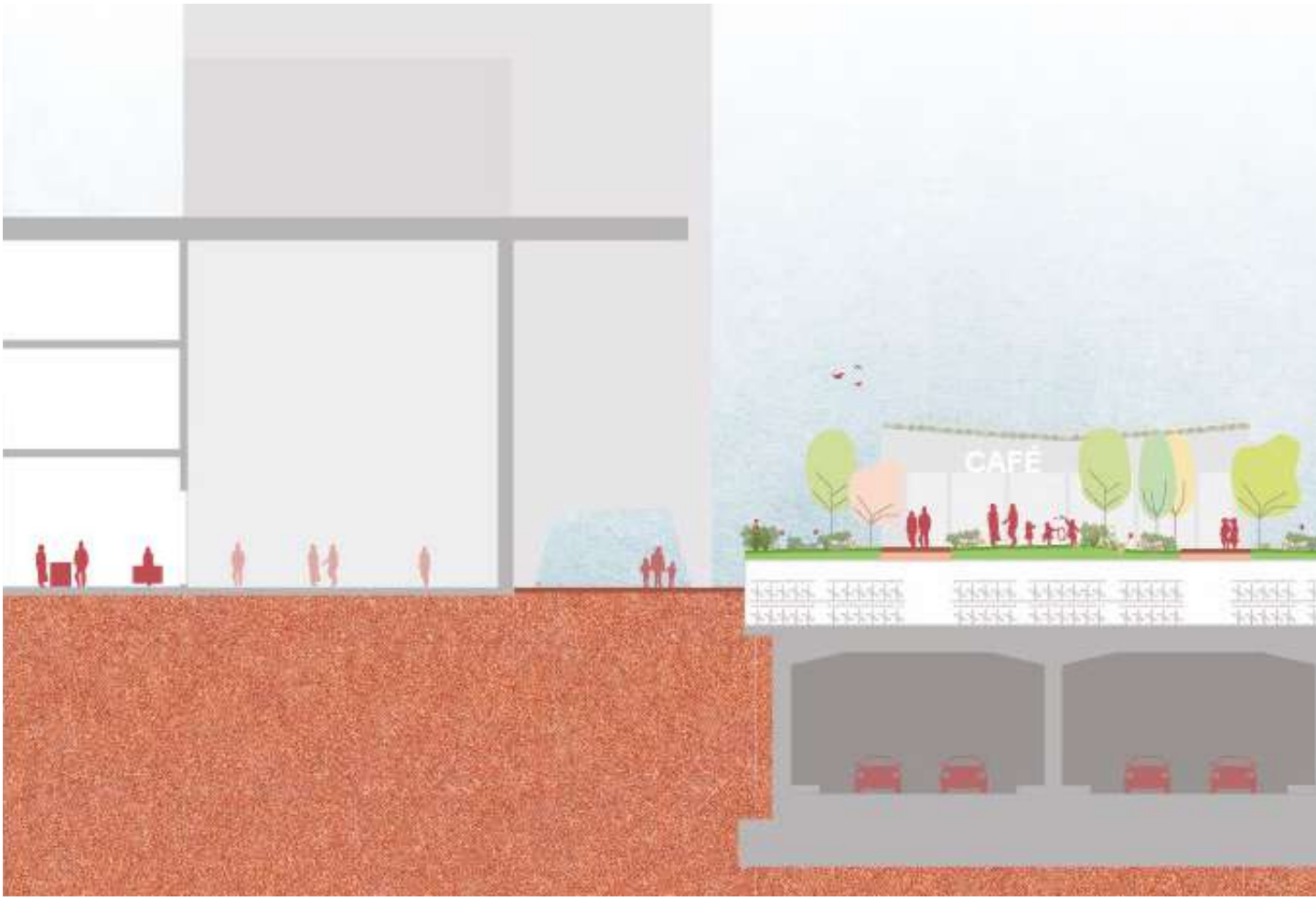


8.6
Taxipalet

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

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

De programmatische invulling, met bijbehorende stedenbouwkundige randvoorwaarden van locatie Taxipallet wordt onderwerp van nadere studie, en is onderdeel van de MIRT-verkenning. Dat zal duidelijk maken welke opties mogelijk zijn en welke de voorkeur verdienen. Twee mogelijke opties worden hieronder al kort toegelicht: de variant 'Stationspark' en de variant 'Innovatief Fietsgebouw'.



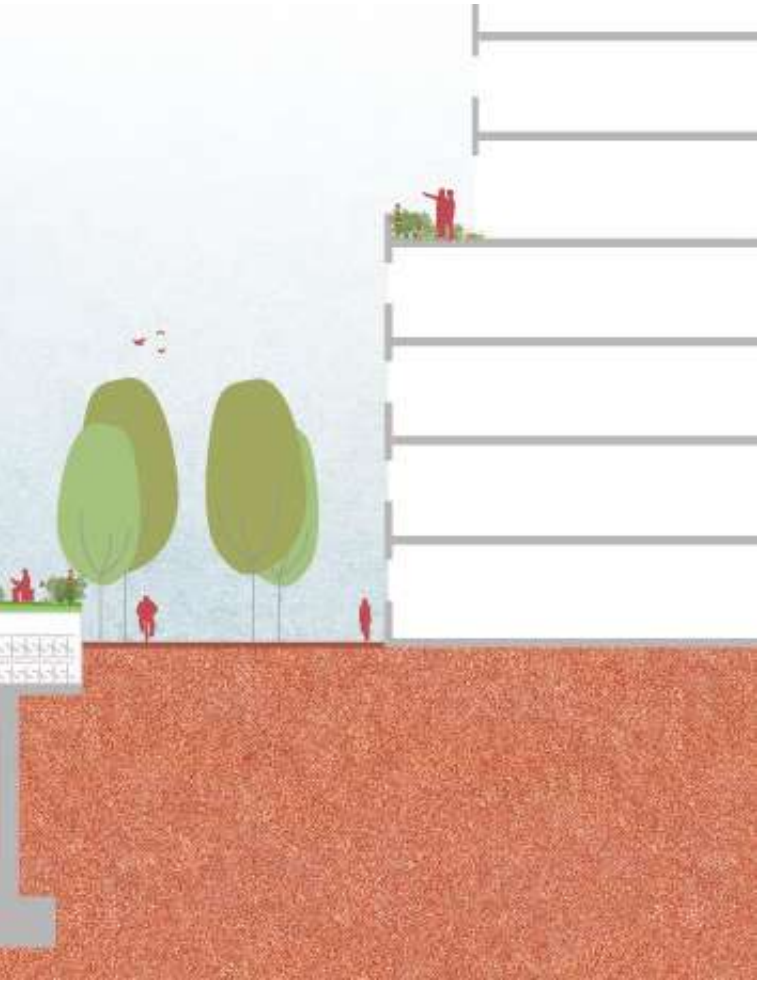
Doorsnede stationshal - straatje - fietsenstalling - straatje - De Lorentz



Hoogwaardige gevel. Louvre, Lens (Sanaa)



Paviljoen in het groen. Park Vijve

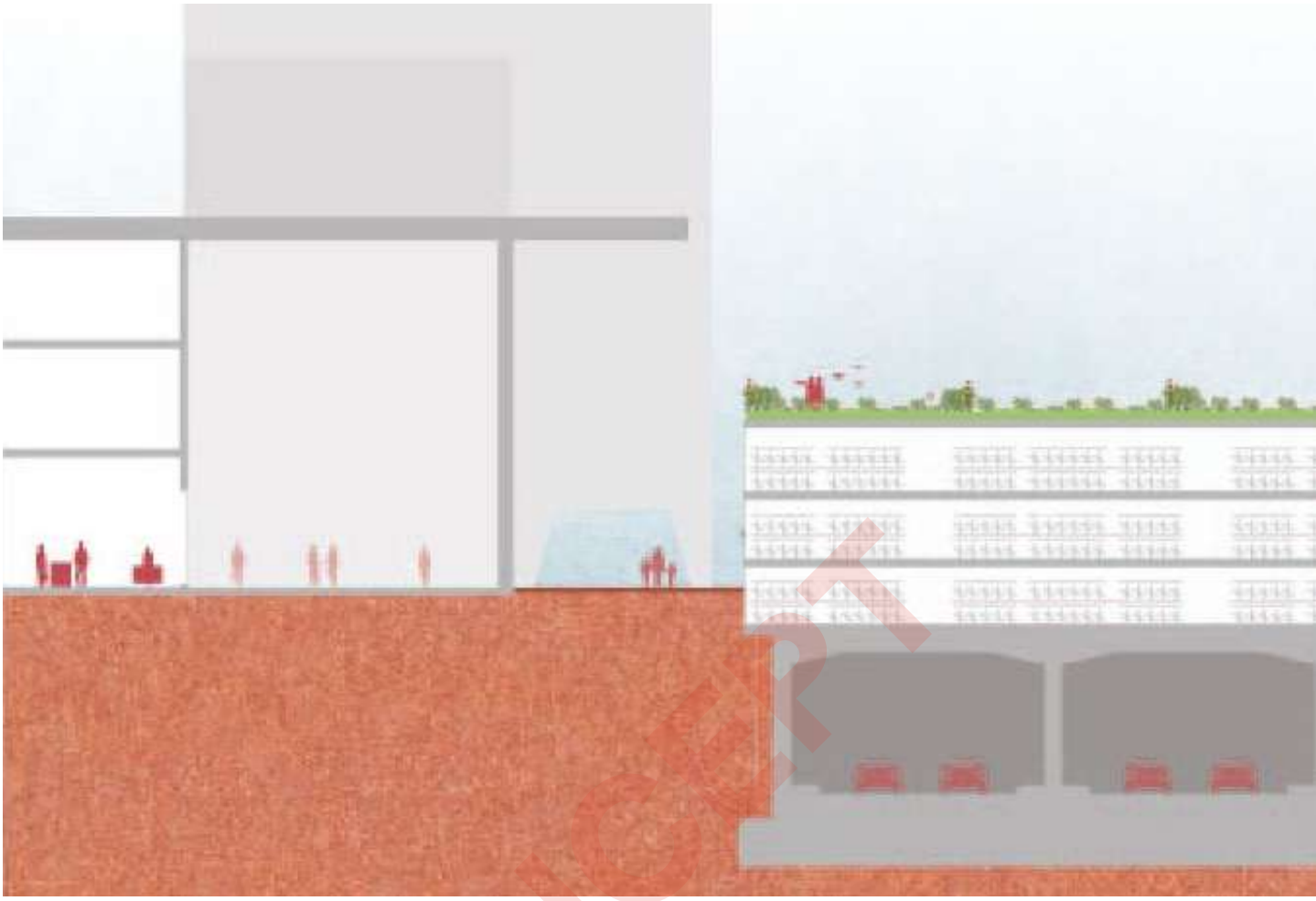


Optie stationspark

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



ersburg, Tietjerk (Marieke Kums van Studio Maks en Junya Ishigami)



Doorsnede stationshal - straatje - fietsgebouw - straatje - De Lorentz

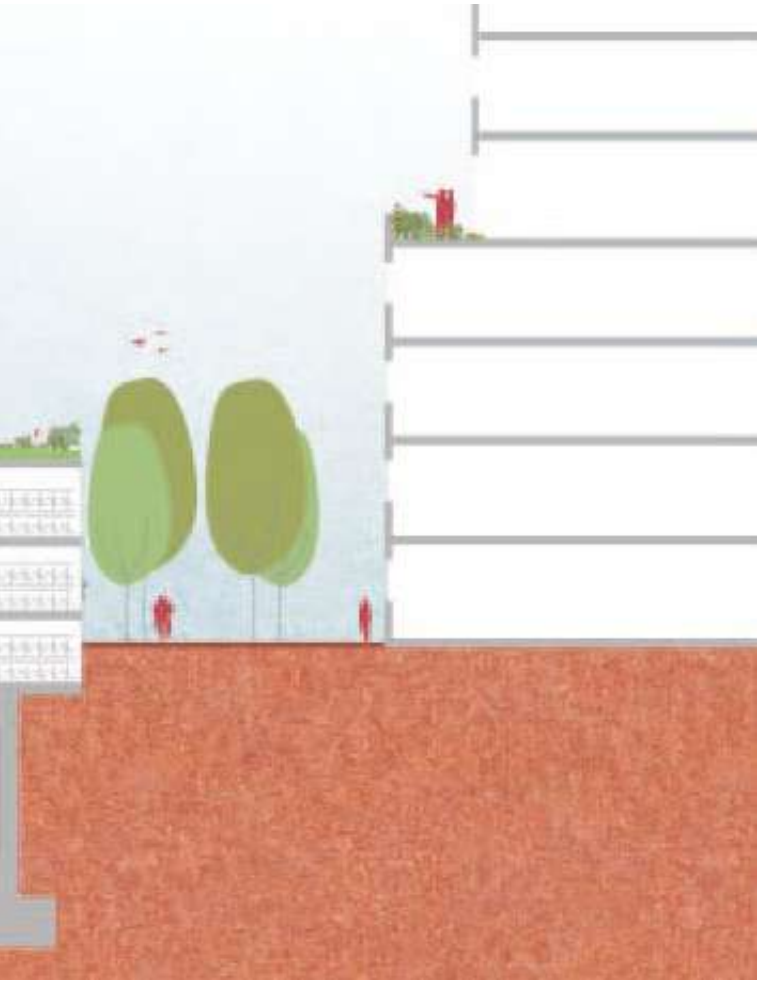
CONCEPT



Gevel met verlichting en kunst. Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid, Hilversum (Neutelings Riedijk architecten)



Gevel met verlichting en kunst. E



Optie innovatief fietsgebouw

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

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



Bishop's Palace House, Kingston (Haworth Tompkins)



Impressie Connexxionlocatie



9 ONTWIKKELSTRATEGIE



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

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

9.1
Drie bouwprojecten in ontwikkeling

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

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

'De Geus'

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



Impressie van De Geus

‘Octagon’

‘Octagon’ betekent achthoek en verwijst naar de achthoekige torens die in dit project gebouwd worden. Octagon Leiden komt te staan op de plek waar het kantoor van de ABN Amro (Stationsweg) en het achterliggende schoolgebouw (Ballonpad) stonden. De begane grond van de bebouwing krijgt een levendige inrichting met verhuurbare ruimtes, een hotel en twee achthoekige woontorens met koopappartementen. Octagon vormt een belangrijk onderdeel van de totale metamorfose van het stationsgebied. Bovendien voldoet het in alle opzichten aan de wensen en behoeften die aan het stationsgebied gesteld worden: duurzame sloop en bouw, extra woningen, een bonte mix aan voorzieningen en een verbinding tussen de historische binnenstad en het moderne Leiden Bio Science Park. De bouw zal in 2021 aanvangen.

‘Lorentz’ fase 1 en 2

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

9.2 Ontwikkelingen in de omgeving

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



Impressie van Octagon

Deze voorgenomen gebiedsontwikkelingen versterken de positie van het stationsgebied in de stad Leiden en in de regio. Dit zijn de belangrijkste ontwikkelingen rondom het stationsgebied:

Innovation district Leiden Bio Science Park (LBSP)

Het stationsgebied is samen met het Leiden Bio Science Park één van de grootste economische motoren van de Leidse regio. Gebiedsontwikkelingen in het Bio Science Park en stationsgebied Leiden voegen in de aankomende 5-10 jaar arbeidsplaatsen toe aan de Leidse regio, waarvan 4.000 in het stationsgebied en 5.000 in het LBSP.

Het LBSP is het grootste kenniscluster voor onderzoek in de Bio Pharma sector van West-Europa. Met 20.000 arbeidsplaatsen bij meer dan 100 biomedische bedrijven en 150 Life Sciences & Health-organisaties levert het gebied een significante bijdrage aan de internationale economische concurrentiepositie van Nederland én aan de agglomeratiekracht van de Randstad.

Het Leiden Bio Science Park transformeert naar een innovation district, waarbij verdichting en ontmoeting centraal staan. Dit innovation district sluit direct aan bij het hoogstedelijke woon-werkgebied dat rond het station ontstaat. Voor het succes van het Leiden Bio Science Park en zijn bijdrage aan de internationale concurrentiepositie van Nederland zijn goede en kwalitatief hoogwaardige verbindingen cruciaal: met andere brainports, met Schiphol en met stedelijke agglomeraties. Het stationsgebied van de toekomst moet een grote bijdrage hieraan leveren.

De Mors

Voor de wijk ‘De Mors’ is een ontwikkelperspectief geschreven. Hierin worden de opgaven voor de toekomst beschreven: ‘Wat is goed en wat kan er beter?’. De Mors bestaat uit meer buurten die in verschillende bouwperioden zijn ontstaan. De eigenheid en kleinschaligheid van de buurten en de aanwezige groenstructuren worden gewaardeerd. Maar de Dr. Lelylaan, de Haagsche Schouwweg en de spoordijk worden door bewoners als barrières ervaren. Verder ligt ‘De Mors’ qua afstand redelijk ver van de binnenstad.



Gebouw De Lorentz, fase 1

De bewoners kenmerken hun woongebied dan ook als ‘vergeten wijk’. De opgaven voor de toekomst luiden als volgt: een wijk voor iedereen – verbinding met de stad - behouden en versterken van (woon)kwaliteiten. Dit alles op een duurzame manier met oog voor het klimaat.

Infraproject Leidse Ring Noord

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

Centrumroute

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

Spoorzone

De ‘Spoorzone’ bestaat uit het Vondelkwartier, de Schipholweg en het stationsgebied. De gebiedsvisie voor het stationsgebied hangt nauw samen met de gebiedsvisies voor de Schipholweg en het Vondelkwartier. In de ‘Spoorzone’ richt Leiden zich op de realisatie van een sterk gemengd, hoogwaardig stedelijk milieu. Dit milieu bestaat uit een diversiteit aan werkomgevingen, een breed scala aan woonvormen, gecombineerd met de realisatie van een hoogwaardig mobiliteitsknooppunt. Hiermee draagt het gebied bij aan een duurzame groei van zowel woon- als werkruimte in Zuid-Holland.

In het stationsgebied is ruimte voor circa 1.000 nieuwe woningen. In de rest van de ‘Spoorzone’ worden circa 4.500 woningen toegevoegd. Daar komen nog eens 4.500 nieuwe woningen bij in Leiden en de directe omliggende gemeenten. De verwachting is dat in 2050 het aantal inwoners met circa 50.000 mensen is toegenomen. Deze groei past binnen een bredere (landelijke) trend, die ook zichtbaar is in de groei van de G4-steden (samenwerkingsverband tussen de vier grootste steden in Nederland: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) en steden als Eindhoven en Nijmegen. Het is een gevolg van een groei van de kenniseconomie, die met name in de steden en op/rond campuslocaties plaatsvindt.

9.3 Ontwikkeling Knooppunt Leiden Centraal en de deelgebieden

Knooppunt Leiden Centraal en de deelgebieden zijn omvangrijke opgaven die in nauwe verbinding staan met elkaar Dat vraagt om een goede gefaseerde afhandeling, met ruimte voor aanpassingen en deelbesluiten. Dit zorgt voor overzicht en controle en maakt het mogelijk om tegelijkertijd op korte termijn stappen te zetten.

Wanneer de onderzoekvraag omtrent het (auto) parkeervraagstuk is beantwoordt, kan invulling worden gegeven aan de ontwikkeling van het Morspoortterrein en het Morssingelblok.



Impressie gebouw De Lorentz, fase 2

En wanneer er vervanging beschikbaar is voor de huidige busremise op de Connexxionlocatie, kan ook dit deelgebied tot ontwikkeling worden gebracht.

Voor de ontwikkeling van het Knooppunt Leiden Centraal, inclusief de Trafo- en Buslocatie, is het belangrijk om in de eerste fase al uitvoerbare no-regret-maatregelen met de betrokkenpartijen overeen te komen, vooruitlopend op grotere investeringen in de ontwikkeling van de OV-Knoop. No-regret-maatregelen zijn ingrepen die onder alle omstandigheden goed zijn. Een deel van deze maatregelen bestaat uit het realiseren van aangepaste routes voor bus, fiets en auto. In samenhang daarmee wordt een deel van de openbare ruimte op de Stationsweg en Bargelaan heringericht. Andere potentiële no-regret-maatregel is bijvoorbeeld uitbreiding van fietsenstallingen, zoals aan van de stationskant bij het LUMC. Een logische plek omdat het toekomstige ontwikkelingen niet in de weg zit, de ligging perfect is en het aan de vraag voldoet. Een deel van de no-regret-maatregelen is al in voorbereiding en er is zicht op financiering. Vervolgfasen worden verder uitgewerkt in de MIRT-verkenning. Er zijn namelijk meer scenario's denkbaar, afhankelijk van onderlinge samenhang, uitvoerbaarheid en/of urgentie.

9.4 Tijdelijke situatie: van oud naar nieuw

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

Het stationsgebied moet tijdens de langdurige herinrichting en bouwwerkzaamheden dusdanig geprogrammeerd en gepresenteerd worden, dat het aansluit op het gewenste toekomstbeeld. De tijdelijke situatie, die zeker tien jaar zal duren, wordt samen met de gemeente, ondernemers, bewoners, gebruikers en/of andere belanghebbenden benut om steeds opnieuw mogelijkheden en activiteiten te bedenken die passen bij het gewenste toekomstbeeld. Een stationsgebied dat door bewoners en gebruikers op een positieve manier wordt ervaren en waarmee ook met creatieve invulling, de leefbaarheid in de buurt gewaarborgd blijft.

De nieuwe gebiedskwaliteiten, gebiedswaarden (zie paragraaf 3.4) en verhaallijnen (plek van verbinding, ontmoeting en vergroening/verduurzaming) bieden leidraad voor de nieuwe programmering, uitstraling en communicatie van het stationsgebied. Omdat er tijdens de bouw steeds opnieuw tijdelijke situaties ontstaan, zal de invulling van de tijdelijke projecten steeds opnieuw worden bedacht en uitgewerkt.

Een paar voorbeelden:

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

Eigen gezicht

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

Alle activiteiten en initiatieven die voor de tijdelijke situatie worden bedacht, moeten passen en aansluiten in de gebiedsvisie: 'Van A naar B op de manier van B' en in lijn zijn met de gebiedswaarden en -kwaliteiten.

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

9.5 Uitvoerbaarheid

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

Maakbaarheid

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

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

Economische haalbaarheid

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

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

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

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

Voor het OV knooppunt wordt in de aankomende MIRT-verkenning bepaald welke maatregelen tot uitvoering worden gebracht. Wel is duidelijk dat het om een programma van publieke investeringen gaat, waarmee een investering van 250 tot 285 miljoen euro gemoeid is. Dit geld moet door diverse betrokken partijen worden ingebracht.

Ruimtelijke procedures

Aangezien de voorgestelde ontwikkelingen in de gebiedsvisie strijdig zijn de huidig geldende afspraken van het bestemmingsplan, zijn nieuwe bestemmingsplannen noodzakelijk om de projecten te faciliteren. Wanneer de gebiedsvisie is vastgesteld door de raad, vormt dit mede de basis (het kader) voor de op te stellen bestemmingsplannen. De verschillende projecten doorlopen ieder een eigen bestemmingsplanprocedure en een eigen vergunningstraject. De invoering van de nieuwe omgevingswet is van invloed op deze procedures. In plaats van bestemmingsplannen worden de kaders voor de gebiedsvisie Stationsgebied opgenomen worden in een omgevingsplan. Het dit stadium is nog niet aan te geven wat de precieze gevolgen zijn voor de nieuwe ruimtelijke procedures, die voortvloeien uit de nieuwe Omgevingswet.

Participatie en draagvlak

Het is van essentieel belang dat belanghebbenden en betrokken partijen zich kunnen vinden in de toekomstplannen van het stationsgebied. Voor de uitwerking van de gebiedsvisie is een uitgebreid participatietraject doorlopen. De belangen, wensen, bedenkingen van alle partijen, samen met de gemeentelijke ambities op diverse beleidsterreinen, hebben geleid tot inhoudelijke afwegingen op alle onderwerpen en projecten. Deze gebiedsvisie is het resultaat.

Gezien de veelheid van verschillende, soms tegenstrijdige, belangen betekent dit dat het resultaat niet voor iedereen aan zijn of haar wensen zal voldoen. We hebben getracht de grootste belangen en wensen met dit document te vertegenwoordigen en de grootste zorgen weg te nemen.

Op basis van de gebiedsvisie gaan we verder met de uitwerking van de verschillende deelprojecten met stakeholders, marktpartijen, woningcorporaties en mede overheden. Dit betekent dat het participatieproces een vervolg krijgt in het MIRT-traject, de uitwerking van kavelpaspoorten en 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.

Marketing en branding

Bij de verdere ontwikkeling van het programma in het stationsgebied wordt een branding- en marketingstrategie ontwikkeld, om het hele gebied te profileren. Hiertoe zal de gemeente samen met eigenaren, vastgoedadviseurs en -ontwikkelaars in gesprek gaan, om samen met hen het concept te formuleren.



Impressie Stationsgebied in vogelvlucht



BEGRIPPENLIJST

A

Abiotische factor: invloeden uit het ecosysteem op een organisme die door levenloze dingen worden veroorzaakt, zoals temperatuur, lucht, water, licht. Planten, insecten en (kleine) dieren moeten met deze factoren kunnen omgaan om te kunnen leven in het betreffende ecosysteem.

B

Biodiversiteit: de mate van verscheidenheid aan levensvormen binnen een ecosysteem. Het gaat om de verschillende soorten planten, dieren, micro-organismen en schimmels, het genetisch materiaal dat zij bevatten, de levensgemeenschappen die zij vormen en de ecosystemen waarin zij leven.

Biobased: natuurlijke materialen zoals hout of bamboe of uit natuurlijke materialen samengesteld.

Bouwblok: gebouwen die samen één blok vormen. Het bouwblok bestaat uit verschillende bouwvolumes die samen een architectonisch eenheid vormen.

C

Circulariteit: de producten van nu zijn de grondstoffen voor later: na gebruik kunnen producten gedemonteerd worden en de materialen opnieuw worden gebruikt. Circulariteit gaat uit van een wereld zonder afval. Bijvoorbeeld door zo min mogelijk gebruik te maken van grondstoffen die de aardbodem verarmen en reststoffen opnieuw in te zetten in het systeem zelf.

D

Deelmobiliteit: voertuigen die door meerdere mensen of huishoudens gebruikt worden.

G

Green deal: afspraken tussen overheid en andere partijen om in Nederland in de toekomst een duurzame economie voor elkaar te krijgen. Deze afspraken gaan over uitstoot van broeikasgassen, stimulering duurzame energie enz..

Groen-blauw: hiermee worden twee componenten van de natuur aangeduid: de groene natuur in de vorm van bomen, planten enz. en de blauwe natuur in de vorm van water.

F

Footprint: letterlijk vertaald: de voetafdruk. Het ruimtebeslag of oppervlaktebeslag dat een gebouw inneemt.

H

Hittestress: het bereiken van een gevoelstemperatuur die schadelijk is voor de gezondheid en/of het functioneren van mensen.

Hitteproof: hittebestendig.

I

Inheemse soorten: flora (bloemen/planten/bomen) en fauna (dieren en insecten) in een bepaald gebied die daar al sinds lange tijd van nature/uit zichzelf voorkomen.

K

Kavel: afgebakend stuk grond dat als één geheel tot ontwikkeling wordt gebracht. Een kavel bestaat uit minimaal één gebouw.

Kavelpaspoort: document waarin de gemeente ontwikkelkaders, zoals de maximale hoogte, duurzaamheidseisen, eisen ten aanzien van het te realiseren programma en de kwaliteitseisen over het uiterlijk van het plan beschrijft.

Klimaatadaptief: ons klimaat wordt steeds extremer. Daarom wordt hier bij de bouw van nieuwe woningen en kantoren en de (her)inrichting van de publieke ruimte veel rekening gehouden, met oplossingen voor wateroverlast en droogte.

M

MaaS: Mobility as a Service; gezamenlijk en gedeeld gebruik van vervoersmiddelen, zoals auto's, scooters of fietsen. Met smartphones en apps kunnen vervoersmiddelen op afstand en voortijdig worden gereserveerd.

MIRT: meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Programma van de Nederlandse overheid, waarin op landelijk niveau de knelpunten en oplossingen op het gebied van transport, logistiek en infrastructuur worden geïnventariseerd en behandeld, voor een veilig, goed bereikbaar en duurzaam Nederland.

Mobility Hubs: plekken met aanbod van deelmobiliteit.

Molenbiotoop: de (leef)omgeving waarin een molen functioneert aan te duiden.

N

Natuurinclusief (bouwen): vorm van duurzaam bouwen waarbij zodanig gebouwd en ingericht wordt dat een gebouw bijdraagt aan de lokale biodiversiteit en natuurwaarden.

O

Overstek: horizontaal overstekende bouwstukken, als onderdeel van een gebouw, bijvoorbeeld een balkon of uitbouw.

P

Placemaking: initiatieven die meer gebruikswaarde aan plekken toe te voegen , gebaseerd op waarden, inspiratie en de inzet van met name lokale bewoners en ondernemers.

Plint: de plint van een gebouw is de bouwlaag op maaiveldniveau met meestal een aangepaste architectuur voor een bijzondere functie, zoals bijvoorbeeld winkels, horeca of andere voorzieningen. De plint heeft een grotere verdiepingshoogte dan andere, onderste bouwlagen. De plint maakt onderdeel uit van de sokkel.

Pocketpark: kleine parkjes die een aanvulling zijn op de bestaande stadsgroen en pleinen. Ze zijn goed te beheren door hun kleine omvang en stimuleren de leefbaarheid omdat ze dichtbij liggen omdat ze in elke buurt makkelijk zijn aan te leggen.

R

Remontabel bouwen: het verplaatsen, veranderen of hergebruiken van bouw(onder)delen. Op die manier kunnen gebouwen na gebruik (deels) uit elkaar gehaald worden en op een volgende locatie weer worden opgebouwd.

S

Setback: hoger gelegen verdiepingen van een gebouw (bovenbouwen) die zijn teruggelegd ten opzichte van de gevel van de sokkel (de onderbouw). En daarmee minder goed zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte/ straatniveau.

Sokkel: is het lage bouwdeel waarop de bovenbouw staat.

V

Venstertijden: door de gemeente bepaalde tijdstippen waarop winkels in een bepaald gebied bevoorraad mogen worden door vrachtwagens. Meestal is dit tijdstip tussen 07.00 en 11.00 uur.

W

Wadi: een laagte waarin overvloedig regenwater zich kan verzamelen en de bodem in kan filtreren.

Walkable city: een stad waar alles op comfortabele wijze te voet of met de fiets bereikbaar is.

Waterbeheer: het beheren van grond- en wateroppervlak voor een optimale 'waterstaat', zowel in geval van een teveel aan water als een tekort.

Z

Zero-emissie busvervoer: onderdeel van de Green Deal, waarbij het busvervoer optimaal wordt ingericht om de beste milieueffecten te bereiken. Aandachtspunten zijn o.a. inrichting van dienstregeling, bushaltes en kostenbesparende maatregelen.

Zichtlocatie: een goed zichtbare locatie waar het gunstig is voor kantoren/winkels/maatschappelijke functies om zich te vestigen.

AFKORTINGEN

LBSP: Leiden Bio Science Park

LRN: Leidse Ring Noord

LUMC: Leids Universitair Medisch Centrum

MaaS: Mobility as a Service

MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

PvE: Programma van Eisen

STEO: stationsgebied en omgeving

Verantwoording & colofon

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

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

Al het fotomateriaal (behalve de hieronder vermelde pagina's) is eigendom van de gemeente Leiden. Foto's op pagina 16, 28, 36, 70, 86, 98, 128 door Buro JP. Foto's Lorentz op pagina 10, 131 door architect: Neutelings Riedijk Architecten | foto: ScagliolaBrakkee. Foto op pagina 102 door Roos Aldershoff. Foto op pagina 103 door Snitker/Borst architecten. Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties op pagina's 76, 77, 87, 90, 91, 92, 93, 94, 102, 106, 107, 110, 111, 116, 117, 122, 123, 124, 125 konden worden achterhaald. Belanghebbenden worden verzocht contact op te nemen met de gemeente Leiden. Overige beelden zijn vormgegeven door PosadMaxwan.

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

POSAD MAXWAN
strategy x design

Leiden

Bureau Buhrs
communicatie &
gebiedsmarketing