

## RAADSVORSTEL 12.0063

Rv. nr.:12.0063

B en W-besluit d.d.:15-5-2012

B en W-besluit nr.:11.1334

### **Naam programma:**

Stedelijke ontwikkeling

### **Onderwerp:**

Kaderbesluit herontwikkeling Stationsgebied Leiden

**2012:** *Stationsgebied Leiden: hier gebeurt het!*

*Hier woon, werk, winkel, vermaak en onderneem je. Hier ben je in de zich razendsnel ontwikkelende hotspot van de Randstad: dicht bij het spoor, centraal tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam en op steenworp afstand van Schiphol.*

*Het station is de plek waar Leidenaren thuiskomen en bezoekers kennismaken met de stad. Het verbindt het historische centrum en het innovatieve Bio Science Park. Het gebied is daarmee het visitekaartje van de stad. Daar hoort een krachtige uitstraling bij. Daarom is gekozen voor toonaangevende architectuur. Blikvangers momenteel zijn het SVB-gebouw en Achmea aan de centrumzijde en gebouw De Kijker en het ROC aan de zeezijde.*

**2025:** *Stationsgebied Leiden is een feit.*

*Het is the place to be in Leiden. Een multifunctioneel gebied dat de monotone zakendistricten uit de 20<sup>e</sup> eeuw ver achter zich laat. Hier komen wonen, werken, winkelen, recreëren en ondernemen samen: hier staan flexibiliteit en Het Nieuwe Werken centraal in een duurzame woon- werk- en winkelomgeving. Met de allure van Bruxelles, Paris. Boulevards en avenues in de mooiste historische stad van Nederland. Op maat gemaakt voor de behoeften van de 21<sup>e</sup> eeuw. Het kan - en gebeurt - in Leiden!*



## **Aanleiding:**

Het kaderbesluit voor de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden ("het Stationsgebied") bevat voor een middelgrote stad als Leiden een uniek en wervend ontwikkelperspectief; een gebiedsontwikkeling van formaat die in de loop van de komende twee decennia gerealiseerd wordt en leidt tot een samenhangend en kwalitatief hoogwaardig nieuw stedelijk woon- en werkmilieu.

Het Stationsgebied vormt de entree tot zowel de historische binnenstad als het Bio Science Park met het LUMC. Station Leiden CS is slechts vijftien treinminuten verwijderd van Schiphol en vormt als vijfde station van Nederland met op dit moment circa zestigduizend in- en uitstappers per dag een belangrijke schakel in het netwerk van openbaar vervoer in de Randstad.

De huidige structuur en inrichting van het Stationsgebied verhinderen echter dat het gebied zich ontplooit tot wat het zou kunnen en moeten zijn. In haar huidige toestand heeft het Stationsgebied niet de uitstraling die past bij de ambities van Leiden. Het is dan ook van wezenlijk belang om het Stationsgebied nu snel en grondig aan te gaan pakken.

Op 10 februari 2011 is de nota van uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Stationsgebied vastgesteld (RB 10.0129). Deze nota omvat een stedenbouwkundige visie, een beeldkwaliteitplan in concept, een zeer globale en indicatieve grondexploitatie en een studieovereenkomst met twee marktpartijen. Na vaststelling van de nota van uitgangspunten is de stedenbouwkundige visie uitgewerkt tot een concreet stedenbouwkundig plan. Er is onder andere via een marktstudie onderzocht of het voorgestelde nieuwe vastgoedprogramma in de tijd afgezet kan worden en er is met een verkeer- en inpassingstudie verkend of het busstation naar het Stationsplein aan de zeezijde verplaatst kan worden. Het stedenbouwkundig plan en de grondexploitatie worden met dit kaderbesluit ter vaststelling voorgelegd.

Gelet op de resultaten van de onderzoeken, de voorgestelde financiële uitgangspunten en kostendekking en het (tijdelijk) uitstellen van de herontwikkeling van het Morssingelblok is het stedenbouwkundig plan voor de herontwikkeling van het Stationsgebied gefaseerd uitvoerbaar.

## **Doel:**

Het Stationsgebied is in 2025 "the place to be" in Leiden. Een multifunctioneel gebied waar een rijk stedelijk leven zich afspeelt:

- bezoekers, bewoners en reizigers voelen zich meer dan welkom en vinden comfortabel hun weg naar het historisch centrum of andere vervoersmodaliteiten;
- nieuwe werkgelegenheid en arbeidsplaatsen in aantrekkelijke en moderne kantoren en commerciële voorzieningen gericht op de regionale markt;
- nieuwe en moderne stadswoningen en appartementen in een gevarieerde mix van (sociale) huur en koop;
- een interessant en hoogwaardig verblijfsgebied waar veel levendigheid op straat is met het centrale ontmoetingspunt van Leiden; het Stationsplein.

**Kader:**

De Stadsvisie “Stad van Ontdekkingen” en de Structuurvisie “Leiden 2025” gelden als algemeen en globaal toetsingskader voor nieuwe gebiedsvisies en bestemmingsplannen. De gebiedsontwikkeling rond het station Leiden Centraal heeft vooral een directe relatie met het programma Binnenstad, het beleidskader winkelvoorzieningen Binnenstad, het programma Bereikbaarheid, de Hoogbouwvisie, de kantorenstrategie van Holland Rijnland, de Woonvisie 2005-2015, de beleidsregels parkeernormen 2011 en het beleidskader duurzame stedenbouw.

Het kaderbesluit is het vervolg op het besluit tot aankoop van de percelen aan het Stationsplein en hoek Schuttersveld (RB 10.0027, d.d. 18 februari 2010), de nota van uitgangspunten voor de herontwikkeling van het Stationsgebied (RB 10.0129, d.d. 10 februari 2011), het kaderbesluit Rijnsburgerblok fase 1 (RB 11.0036, d.d. 13 oktober 2011) en op de brieven Aanbieding Marktstudie Programma Leiden Stationsgebied (d.d. 6 juni 2011) en Toelichting kaderbesluit Rijnsburgerblok (d.d.10 oktober 2011).

**Overwegingen:**

Het kaderbesluit markeert normaliter in het Leidse planproces het afronden van de definitiefase en vraagt om een bestuurlijke “go” om de ontwerp- en voorbereidingsfase te starten. In het Stationsgebied worden na het kaderbesluit echter niet alle deelgebieden tegelijkertijd ontwikkeld. Op latere momenten volgen dus separaat de uitvoeringsbesluiten per deelgebied.

Het kaderbesluit herontwikkeling Stationsgebied Leiden omvat de volgende documenten:

1. Stedenbouwkundig plan (Maxwan, d.d. 24 november 2011);
2. Beeldkwaliteitplan in eindconcept (Maxwan, d.d. 24 november 2011);
3. Grondexploitatie Stationsgebied (rapport “Stationsgebied Leiden – Financiële en planeconomische uitgangspunten”, d.d. 6 februari 2012);
4. Fasering ontwikkeling deelgebieden Stationsgebied (d.d. 24 november 2011);
5. Overzicht essentiële beelden stedenbouwkundig plan (d.d. 24 november 2011);
6. Advies Milieudienst West-Holland (d.d. 13 september 2011).

***Overwegingen bij het stedenbouwkundig plan***

Het stedenbouwkundig plan vormt het ruimtelijk kader voor de totale herontwikkeling. De kern van het stedenbouwkundig plan is een doorvertaling van de (bij de nota van uitgangspunten, RB 10.0129) vastgestelde stedenbouwkundige visie met de resultaten van de in de afgelopen maanden verrichte onderzoeken. Het stedenbouwkundig plan bestaat uit een aantal belangrijke elementen, dat hierna wordt toegelicht.

### **Stedenbouwkundig plan - de hoofdlijnen**

Het Stationsgebied is een belangrijke entree voor de binnenstad van Leiden. Deze sleutelpositie van het Stationsgebied, tussen de historische binnenstad van Leiden en het moderne Bio Science Park, is het uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan: van beide stationszijden worden stedenbouwkundige elementen overgenomen (structuur, schaal, stijl en materialen). Met deze elementen wordt een geheel eigen karakter gevormd voor het Stationsgebied: een eigentijds, modern gebied met zowel een individuele identiteit als een duidelijke link naar de omgeving.

Het stedenbouwkundig plan is met andere woorden erop gericht om van een gebied met een onduidelijk karakter te komen tot een samenhangend en kwalitatief hoogwaardig nieuw stedelijk woon- en werkmilieu. Hieraan liggen de volgende tien hoofdlijnen in willekeurige volgorde ten grondslag:

1. **Schaalverkleining.** Nu bevat het Stationsgebied grote onbebouwde ruimten en grote ondoordringbare bouwblokken. Straks is de schaal verkleind tot een maat die vergelijkbaar is met die van de binnenstad;
2. **Fijnmazig netwerk.** Er worden nieuwe verbindingen door het gebied gemaakt, vooral voor langzaam verkeer;
3. **Structuur in openbare ruimte.** Infrastructuur en asfalt zijn nu dominant en openbare ruimten zijn onaangenaam groot en anoniem. Straks is er een serie straten en pleinen en een verbeterde groenstructuur;
4. **Sokkel en terugliggende bovenbouw (setback).** Door een combinatie van lage straatgevels met hogere bovenbouwen ontstaan aantrekkelijke en lichte straten. De hoge gebouwen vallen op die manier minder op;
5. **Overgang van klein (binnenstad) naar groot (Bio Science Park / LUMC).** De hoogte van gebouwen sluit aan op de omliggende stadsdelen;
6. **Gemengd gebruik en stedelijke dichtheid.** In het Stationsgebied kan straks op een prettige manier gewoond, gewerkt, gewinkeld en ontspannen worden. Door een gevarieerd aanbod aan functies en een relatief hoge bebouwingsdichtheid is er sprake van een rijk stedelijk leven;
7. **Efficiënte vervoersknoop en goede openbare ruimte.** Op dit moment zitten verkeersstromen elkaar op diverse plaatsen in de weg. Door aanleg van een nieuw, modern, overkapt of overbouwd busstation aan de zeezijde ontstaat een hoogwaardige OV-terminal;
8. **Stedenbouwkundig en architectonische duurzaamheid.** Op een aantal manieren leidt dit stedenbouwkundig plan tot een duurzame inrichting. Onder meer door compact bouwen, efficiënte bereikbaarheid en functionele en sociale menging;
9. **Kwaliteit passend bij de entree van de stad.** De gebruikskwaliteit en visuele kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte is van een hoog niveau;
10. **Verbinden van twee gebieden.** In plaats van een sterk onderbenut gebied tussen binnenstad en Bio Science Park wordt het Stationsgebied de overgang die de kwaliteiten van beide gebieden verenigt en Leiden van haar beste kant laat zien.

### ***Stedenbouwkundig plan - de bouwveloppen (sokkel en teruggelegen bovenbouw)***

In het stedenbouwkundig plan zijn de bouwveloppen per deelgebied en per ontwikkellocatie aangegeven. Het betreft de minimale en maximale grenzen (lengte/breedte/hoogte) waarbinnen de toekomstige gebouwen moeten worden ontworpen. De onderbouw in de vorm van een sokkel telt drie of vier lagen (tussen 12 en 16 meter). Voor de bovenbouw is vastgelegd hoeveel torens minimaal en maximaal op één sokkel kunnen worden gebouwd en waar de torens bij voorkeur worden gepositioneerd. De bovenbouw is teruggelegen ten opzichte van de straatgevels ("setback"); hierdoor kan een relatief hoog bouwvolume gecombineerd worden met aangename kleinschalige straten. Er worden voorwaarden gesteld aan de voetprint en vloerplattegronden van de torens en de onderlinge afstand tussen de torens.

De lage gevels ('sokkelgevels') van het Stationsgebied komen in maat overeen met die van de binnenstad (zowel in lengte als in hoogte). De nieuwe gevels verschillen van de historische gevels in de binnenstad omdat ze in één bouwstroom gebouwd moeten worden in plaats van pandsgewijs.

Het beeldkwaliteitplan verlangt dat de ontwerpers in de indeling van de nieuwe gevels in het Stationsgebied (en vooral de as Stationsplein - Stationsweg - Steenstraat) op enige wijze verwijzen naar de beeldtraditie van de Leidse binnenstad. Dit kan door een specifieke behandeling van de raamopeningen: grote openingen met duidelijke kaders, waarvan formaat en plaatsing per pand verschilt. Dit kan ook door het aanbrengen van verticale accenten en het toepassen van één of meer sprongen in de daklijn, zodat er een verwijzing ontstaat naar de pandsgewijze opbouw van de binnenstad.

Verder hebben de lage gevels in het Stationsgebied een verwantschap met de gevels in de binnenstad in de keuze van het kleurenpalet van het gevelmateriaal en in de gebruikte geveldetailering.

### ***Stedenbouwkundig plan - de relatie met de Hoogbouwvisie***

In het stedenbouwkundig plan wordt voorgesteld om een variatie aan bouwhoogten in het Stationsgebied mogelijk te maken. De hoogte neemt toe (stapsgewijs van 30 naar 50 tot maximaal 70 meter) naarmate de afstand tot de binnenstad groter wordt. Op deze wijze ontstaat de gewenste variatie en wordt monotonie en repetitie voorkomen. In de Hoogbouwvisie staat dat (rond de) 70 meter de maximale hoogte is voor de stad en 60 meter de maximale hoogte is in het Stationsgebied. Van deze 60 meter kan onderbouwd afgeweken worden als er maar geen "schermen en wanden van hoogbouw" ontstaan. Het stedenbouwkundig plan garandeert dit.

Voorts wordt er in bestemmingsplannen altijd een 10%-regel gehanteerd om van maximale hoogte af te mogen wijken, dit is een vrijstelling waar het college gebruik van kan maken. Het college maakt in het Stationsgebied van deze vrijstelling gebruik als er een bijzondere beëindiging (spits) wordt gerealiseerd en daarmee tegelijkertijd de beoogde variatie in (de hoogte) van het stedenbouwkundig plan tot stand komt.

### ***Stedenbouwkundig plan - de relatie met de molenbiotopen***

De hoogbouw is van invloed op de molenbiotopen van 'De Valk' en 'De Put'. Daarom wordt voorgesteld om aan de provincie toestemming te vragen om in afwijking van de Provinciale verordening Ruimte binnen de molenbiotopen tot de in het stedenbouwkundig plan bepaalde hoogte te mogen bouwen. Het verzoek om ontheffing van de Provinciale verordening Ruimte dient door de raad te worden ondersteund. Overigens bieden de vigerende bestemmingsplannen al de mogelijkheid tot hoogbouw die invloed heeft op de molenbiotopen.

Het stedenbouwkundige plan heeft als gevolg dat de hoeveelheid bebouwing die in het totale Stationsgebied boven de voor de molenbiotopen gewenste bouwhoogte uitsteekt toeneemt ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen. Voor het functioneren van de molenbiotopen gaat echter vooral ook om de ruimtelijke uitsparing in de toekomstige stedenbouwkundige volumes.

Conform de voorgestelde bouwveloppen is er geen sprake meer van een forse en intensieve wandbebouwing zoals het vigerende bestemmingsplan bij het Rijnsburgerblok nu mogelijk maakt. Er komen torens op een sokkel die weliswaar hoger kunnen uitkomen maar door de setback minder zwaar en massaal zijn. Daarnaast is er ruimte tussen de torens waardoor er brede 'windgoten' ontstaan. Omdat het college verwacht dat de nieuwe stedenbouwkundige plannen voor het Stationsgebied (ondanks een toename van bebouwing) minder negatieve gevolgen voor de molenbiotopen hebben, wil het college in overleg met de provincie tot een ontheffing komen. Ter onderbouwing van de gewenste ontheffing is al een maquette vervaardigd, die de beoogde nieuwbouw in het Stationsgebied in de "bestaande stedenbouwkundige context" toont en worden nog zogenaamde 3D-simulaties (ten behoeve van zichtlijnen, hoogte gebouwen, schaduwwerking en pleinbeleving) en een windtunnelonderzoek uitgevoerd, om de effecten van de bebouwing op de windvang te kunnen vergelijken met de huidige en de nu volgens de vigerende bestemmingsplannen mogelijke bebouwing. Het college gaat ervan uit dat bij een positieve uitslag de provincie geen bezwaren zal hebben.

### ***Stedenbouwkundig plan - geen Milieueffectrapportage en – procedure noodzakelijk***

De Milieudienst West-Holland is, ter onderbouwing van dit kaderbesluit, gevraagd een advies uit te brengen over de eventuele nadelige milieueffecten van het stedenbouwkundig plan. Omdat het nieuwe vastgoedprogramma de betreffende drempelwaarden niet overschrijdt en er geen "cumulatie van effecten" te verwachten is, verwacht de Milieudienst dat de planvorming geen belangrijke nadelige milieueffecten met zich meebrengt. Een formele Milieueffectrapportage (en – procedure) wordt daarom niet noodzakelijk geacht. De gevolgen voor het milieu worden voldoende omschreven in de ruimtelijke onderbouwing(-en) van de nieuw op te stellen bestemmingsplannen. Het advies van de Milieudienst is als bijlage 6 bijgevoegd.

### ***Stedenbouwkundig plan - noodzakelijke sloop van enkele panden met "monumentale" waarde***

Om het stedenbouwkundig plan integraal uit te kunnen voeren en de onderling samenhangende nieuwe vastgoedprogramma's en openbare ruimte te realiseren is het noodzakelijk om enkele panden te slopen, die in een adviserend rapport (Monumenten Advies Bureau, 2011) "monumentale" waarde toegekend hebben gekregen. Het gaat om de adressen Stationsweg 37 en 41 en Stationsplein 107 en een deel van de tuin Rijsburgerweg 4. Het betreft opstallen uit de Wederopbouwperiode.

De Monumentenselectiecommissie heeft in haar vergadering van 25 oktober 2011 positief geadviseerd over aanwijzing van Stationsplein 107 als beschermd gemeentelijk monument en in haar vergadering van 12 april 2005 positief geadviseerd over aanwijzing van de bunker uit de Tweede Wereldoorlog aan de Morsweg 1 als beschermd gemeentelijk monument.

Tuin Rijsburgerweg 4: het ter plaatste vigerende bestemmingsplan maakt een functiewijziging al mogelijk.

Bunker Morsweg 1: het college heeft eerder kennis genomen van dit advies en bij besluit (B&W 06.0002, d.d. 10 januari 2006) is besloten om de aanwijzing aan te houden totdat er meer duidelijkheid is over de mogelijke toekomstige ontwikkeling van deze locatie. Het kaderbesluit geeft inmiddels meer duidelijkheid over de gewenste inrichting van het betreffende deelgebied. Gebleken is dat de aanwijzing van dit object geen belemmering vormt bij de realisatie ervan. Het college zal daarom een besluit nemen tot het aanwijzen als beschermd gemeentelijk monument van de bunker aan de Morsweg.

Stationsplein 107: hier stelt het college dat de aanwijzing absoluut niet in de lijn van de planvorming ligt zoals dit kaderbesluit voorstelt. Aanwijzing van Stationsplein 107 heeft tot gevolg dat de voorgestelde rechthoekige verkaveling in het betreffende stedenbouwkundige deelplan Morspoortgebied niet tot stand komt en de huidige wandbarrière tussen Transvaal en het Stationsgebied centrumzijde blijft bestaan. Daarmee verdwijnt de samenhang in bebouwing en openbare ruimte tussen dit deelgebied en het Stationsgebied aan de centrumzijde. Dit deel van het stedenbouwkundig plan kan dan niet worden gerealiseerd met daarbij als gevolg dat de grondexploitatie met circa € 10 mln. verslechterd. Het college zal, contrair aan het advies van de Monumentenselectiecommissie, daarom een besluit nemen tot het niet aanwijzen als beschermd gemeentelijk monument van Stationsplein 107.

De panden Stationsweg 37 en 41 worden nog geagendeerd in de Monumentenselectiecommissie. Het behoud van die panden is niet mogelijk, omdat dit leidt tot een zeer complexe inpassing van parkeren en winkelplattegronden. Het gevolg hiervan is dat de bouwkosten onrealistisch hoog worden en de residueel te bepalen grondopbrengsten onder het Rijsburgerblok, gelet op de hoge verwervingskosten uit het verleden, veel te laag blijven. Het handhaven van deze panden heeft als gevolg dat de grondexploitatie met circa € 5 mln. verslechterd. Het behoud van de panden past daarnaast ook niet in het gewenste samenhangende beeld, zoals het stedenbouwkundige plan en het beeldkwaliteitplan beogen. De te behouden panden hebben namelijk een andere schaal en uitstraling.

### ***Stedenbouwkundige supervisie, welstand en beeldkwaliteitplan***

Bouwplannen en inrichtingsplannen voor de openbare ruimte worden in verschillende stadia van de planontwikkeling door de stedenbouwkundige supervisor getoetst aan het stedenbouwkundige plan en het beeldkwaliteitplan. In het beeldkwaliteitplan wordt nader ingegaan op de supervisie. Aanwijzing van een supervisor en vaststelling van een beeldkwaliteitplan betekent niet dat de welstandscommissie geen rol meer heeft. Het beeldkwaliteitplan wordt na vaststelling door de raad beschouwd als onderdeel van de Welstandsnota en daarmee het kader voor de beoordeling door de welstandscommissie. Bouwplannen worden alleen doorgeleid naar de welstandscommissie als er een positief advies van de supervisor is. Indien de welstandscommissie en de supervisor van mening verschillen over de kwaliteit van het voorgelegde bouwplan, vindt overleg plaats. Daarbij wordt ook de stadsstedenbouwer betrokken. De stadsstedenbouwer fungeert dan als intermediair tussen de supervisor en de welstandscommissie. Uiteindelijk beslist het college.

Tegelijkertijd met het stedenbouwkundig plan is een eindconcept van het beeldkwaliteitplan gemaakt. Het beeldkwaliteitplan bevat richtlijnen en aanbevelingen voor de realisatie van gebouwen en openbare ruimte. Ten aanzien van de openbare ruimte is een nader onderscheid gemaakt tussen verharde en groene delen en tussen ruimtes met een betekenis op buurtniveau en op stadsniveau. Richtlijnen zijn geformuleerd voor het scheiden of mengen van verkeerssoorten, de overgang tussen gevels en de publieke ruimte, de bestrating, verlichting, bomen en andere inrichtingselementen.

Ten aanzien van de bebouwing worden richtlijnen gegeven voor de sokkel, de bovenbouw en de stadswoningen. Aandacht wordt besteed aan de materialen, de flexibiliteit van de gebouwen, toegangen, gevels, reclame-uitingen. Specifiek wordt ingegaan op de daken van de sokkels. Voor de bovenbouw wordt gelet op de relatie tussen de torens, de hoogteverschillen en de toppen van de gebouwen.

### ***Beeldkwaliteitplan - beleving Stationsplein***

Het Stationsplein (en aangrenzende bebouwing) geldt zoals eerder aangegeven als één van de belangrijke entrees van de stad. Een plek waar Leiden de kwaliteit van haar binnenstad toont zonder deze letterlijk te kopiëren. Het gaat hier om bebouwing die in grotere eenheden tot ontwikkeling komt (dan dat uiteraard eerder het geval was in de historische binnenstad), maar die de kenmerken van het binnenstedelijk beeld wel op een eigentijdse manier overneemt.

Het Stationsplein krijgt een bijzonder karakter. Het is een groot publiek plein dat omzoomd moet worden met bij haar status en haar afmetingen passende gebouwen en gevels. Ook hier geldt dat de maat van de sokkels aansluiting vindt bij de bouwblokmaten uit de Leidse binnenstad: niet te lang, niet te hoog.

De gevels van de sokkels aan het Stationsplein gebruiken dezelfde materialen en kleuren als de gevels in de rest van het Stationsgebied. Wel zijn de gevels, zoals past bij de erachter liggende functies, voorzien van grotere gevelopeningen: ze zijn daarom meer transparant en vormen een verlichte wand in de avonduren. Ook in de pleingevels kan een verwijzing naar parcelering aangebracht worden door het benadrukken van verticale gevelelementen en het gebruik maken van hoogteverschillen in de daklijn.



### ***Beleving Stationsplein Leiden in vergelijking met Stationsplein Den Haag***

Het Stationsplein in Leiden is ongeveer 55 meter breed en loopt “taps” toe in de richting van de binnenstad. Het Stationsplein in Den Haag, ter vergelijking, is ongeveer 4 x zo groot. Het Stationsplein in Leiden wordt omringd door gebouwen met een onderbouw (sokkel) met een menselijke maat (tussen de 12 en 16 meter). Het Stationsplein in Den Haag wordt omringd door hoge wanden van 30, 50 en hoger dan 50 meter. De hogere gebouwen in Leiden staan terug ten opzichte van het plein. De hoge gebouwen in Den Haag staan direct aan het plein. De hoge gebouwen aan het plein in Leiden zijn tussen 50 en 70 meter hoog. De hoge gebouwen in Den Haag zijn tussen 100 en 140 meter hoog. In Leiden is zeer zorgvuldig omgegaan met de lastige bezonning van het plein, zo is de zuidelijke pleinrand extra laag gehouden, is het hoge gebouw aan de zuidrand teruggezet en de hoogte beperkt tot maximaal 50 meter. In Den Haag bestaat de gehele zuidrand uit een 50 meter hoge wand die het plein voor een groot gedeelte van de dag in de schaduw zet.

### ***Beeldkwaliteitplan - relatie met de Kadernota kwaliteit openbare ruimte***

In de Kadernota kwaliteit openbare ruimte wordt aandacht besteed aan plekken in de stad die zo uitzonderlijk zijn, dat ze in hoge mate bijdragen aan de identiteit van Leiden. Verschillende groepen gebruiken deze ruimten. Ze ontmoeten elkaar of eigenen zich de ruimte tijdelijk toe. Dergelijke plekken volgen de inrichting van het gebied waarin ze liggen, maar zijn zo uniek, afwijkend of zo belangrijk voor zoveel verschillende doelgroepen, dat soms niet kan worden volstaan met het gebruik of het combineren van standaardoplossingen. Goed beargumenteerd mag op deze plekken ten aanzien van details van de standaard een passend alternatief voorgesteld worden.

In het beeldkwaliteitplan voor het Stationsgebied wordt voorgesteld om het Stationsgebied aan de centrumzijde een eigentijds karakter te geven en de overgang tussen de historische binnenstad en het Bio Science Park goed leesbaar te maken.

De bestratingmaterialen die in de binnenstad voorkomen zijn ook voorgeschreven in het Stationsgebied. Er wordt dus gebruik gemaakt van het Leidse kleur- en materiaalpalet, echter wel in andere “bestratingsverbanden” en in een eigentijdse detaillering en maatvoering. Voor het straatmeubilair, de straatverlichting en andere inrichtingselementen kunnen passende alternatieven ten aanzien van het palet voorgesteld worden, ten faveure van het nieuwe karakter.

Tenslotte: voor het plaatsen van kunst in de openbare ruimte (bijv. meerkosten voor specifieke fundering etc.), dat bijdraagt aan de beoogde beeldkwaliteit, is een bedrag ter hoogte van € 100.000,- in de grondexploitatie geoomerkt.

### ***Beeldkwaliteitplan - vervolgprocedure***

Voordat een beeldkwaliteitplan wordt vastgesteld door de raad, wordt een inspraakprocedure doorlopen. Na vaststelling is het beeldkwaliteitplan onderdeel van de Welstandsnota. Het college geeft het eindconcept beeldkwaliteitplan vrij voor inspraak. Het college is van plan om de inspraak op het eindconcept van het beeldkwaliteitplan tegelijk met de inspraak op het (nog op te stellen) ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Stadszijde te laten plaatsvinden. Dit ontwerpbestemmingsplan wordt in 2012 afgerond. Om die reden ontvangt de raad het beeldkwaliteitplan in eindconcept nu ter kennisname.

### **Overwegingen bij het richtinggevende totaalprogramma**

De herontwikkeling leidt tot een forse verdichting en verbreding van het programma (de functies en metrages) dat nu in het Stationsgebied aanwezig is. In het stedenbouwkundig plan is het gewenste programma per deelgebied aangegeven. Het totaalprogramma is echter richtinggevend. In het totaalprogramma is per functie ook een bandbreedte bepaald. Als functies worden onderscheiden: wonen, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, detailhandel, leisure (inclusief cafés en restaurants, maar exclusief speelhallen of casino) en hotel en conferentieruimte.

Per functie is voor de opbrengstenkant in de grondexploitatie in onderstaande tabel aangegeven hoeveel vierkante meter bruto vloeroppervlak (m<sup>2</sup> BVO) beschikbaar komt. In het stedenbouwkundig plan is ook ruimte aangewezen voor fietsparkeerplaatsen en parkeergarages. De parkeerplaatsen voor auto's en fietsen en het programma wonen zijn verder in de tekst ook in aantallen uitgedrukt.

In overzicht de functies uitgedrukt in m<sup>2</sup> BVO:

<b>Functie</b>	<b>Bandbreedte minimaal in m<sup>2</sup> BVO (Bruto)</b>	<b>Input SP en GREX in m<sup>2</sup> BVO (Bruto)</b>	<b>Bandbreedte maximaal in m<sup>2</sup> BVO (Bruto)</b>
Wonen	85.700	90.200	123.000
Kantoren *(1)	40.000	62.300 (1)	63.000
Maatschappelijke voorzieningen	0	5.200	10.800
Detailhandel *(2)	8.500	16.200 (2)	16.200
Leisure (vrijtijdsvoorzieningen)	7.700	8.400	12.600
Hotel en Conferentie	6.300	7.800	8.900
<b>Totaal exclusief parkeren fiets en auto</b>	<b>148.200</b>	<b>190.100</b>	<b>234.500</b>
Parkeren fiets	7.500	8.300	9.100
Parkeren auto	Afgeleide van het programma	58.000	Afgeleide van het programma
<b>Totaal inclusief parkeren fiets en auto</b>		<b>256.400</b>	

*(1) De netto toevoeging "kantoren" bedraagt - als gevolg van sloop van bestaande, deels leegstaande kantoren en het herhuisvesten van huidige gebruikers zoals de kantoren van de Kamer van Koophandel en de Rabobank in het nieuwe Rijnsburgerblok - totaal circa 38.000 m<sup>2</sup> BVO.*

*(2) De netto toevoeging "detailhandel" bedraagt - als gevolg van sloop van bestaande detailhandelsvoorzieningen en het herhuisvesten van bijvoorbeeld de supermarkten in de nieuwe plinten van het Morssingelblok - totaal circa 8.500 m<sup>2</sup> BVO.*

Het stedenbouwkundig plan en de onderliggende grondexploitatie zijn gebaseerd op het richtinggevende programma, dat totaal ongeveer 256.400 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte omvat.

Op basis van aanbevelingen en conclusies uit de marktstudie (Bureau Stedelijke Planning, 2011) is het programma geoptimaliseerd en gewijzigd ten opzichte van het programma in de nota van uitgangspunten. De marktstudie geeft antwoord op de volgende centrale vragen:

“Wat zijn vanuit perspectief van de markt (vraag en aanbod) de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het te realiseren programma in het Stationsgebied (stadszijde) voor detailhandel, kantoren, wonen, leisure en maatschappelijke voorzieningen en wat is de gewenste ruimtelijke vertaling per deelgebied?”

In de marktstudie worden voor het totale programma in het Stationsgebied onder meer de volgende conclusies getrokken:

1. Ten opzichte van de nota van uitgangspunten is een groter kantorenprogramma mogelijk: circa 62.000 m<sup>2</sup> BVO (bruto) in plaats van circa 40.000 m<sup>2</sup> BVO (bruto). Het Rijnsburgerblok en de Trafolocatie zijn hiervoor de meest geschikte en aangewezen locaties;
2. Het gewenste woningbouwprogramma van circa 750 woningen (appartementen en eengezinswoningen) is haalbaar. Er komen ten opzichte van de nota van uitgangspunten overigens minder woningen (750 in plaats van 1.000). Deels wordt dit verschil verklaard doordat in het stedenbouwkundige plan van een grotere gemiddelde oppervlakte per woning wordt uitgegaan en deels door de intensivering van het kantoorprogramma;
3. Het programma detailhandel van circa 16.000 m<sup>2</sup> BVO (bruto) is eveneens haalbaar. Drie programmatische concepten worden toegelicht. De studie toont aan dat de genoemde concepten niet concurrerend zijn met de branchering van de binnenstad maar eerder aanvullend zijn;
4. Voor het programma vrijetijdsvoorzieningen wordt aangegeven dat een hotel, een vergadercentrum, een health club, bioscoop en een discotheek kansrijk zijn. De daadwerkelijke realisatie van deze voorzieningen is uiteraard volledig afhankelijk van geïnteresseerde private investeerders. Het in de grondexploitatie opgenomen aantal m<sup>2</sup> BVO kan mogelijk nog wat worden vergroot. Er komen geen speelhallen of casino.

#### ***Programma wonen - mix van circa 750 koop- en huurwoningen***

In het stedenbouwkundig plan wordt uitgegaan van ongeveer 750 nieuwe woningen. Deze zijn als volgt verdeeld: 400 appartementen koop, 200 eengezinswoningen koop en 150 appartementen sociale huur (20%). Eventueel kan een deel van de koopwoningen worden omgezet in dure huur, als de markt daar om vraagt. Het uiteindelijke aantal woningen hangt mede af van de grootte, het type en de afzetbaarheid van de woningen.

#### ***Programma retail - grootschalige detailhandel complementair aan het kernwinkelgebied***

In de aanbevelingen en conclusies van de marktstudie, zoals in de toelichtende brief d.d. 10 oktober 2011 bij het kaderbesluit Rijnsburgerblok ook zijn opgesomd, wordt nadrukkelijk gesteld dat de aangegeven uitbreidingspotentie voor detailhandel in het Stationsgebied hand in hand gaat met een aantal ambities en randvoorwaarden:

1. kwantitatieve en kwalitatieve tekorten in het kernwinkelapparaat worden opgelost;
2. de toe te voegen detailhandel is aanvullend op wat al in de binnenstad is gevestigd en is onderscheidend ten opzichte van omliggende concentraties;
3. de toe te voegen detailhandel is niet alleen verzorgend maar ook stuwend. Dit wil zeggen dat de detailhandel bijdraagt aan een toename van het aantal bezoekers en bestedingen van buiten Leiden.

Eén van de belangrijkste randvoorwaarden is dus dat de detailhandel die toegevoegd wordt in het Stationsgebied aanvullend is op wat al in de binnenstad is gevestigd en zich onderscheidt van omliggende concentraties.

Uit de marktstudie blijkt dat de kansen en mogelijkheden voor het Stationsgebied vooral liggen in de sfeer van grootschalige detailhandel in de branches sport, elektronica en wonen en nadrukkelijk niet in mode/fashion. In de plinten aan het Stationsplein komen kleine winkels; de zogenaamde “grab & go” formules.

De gemeente beschikt (zoals eerder aangegeven) over een aantal instrumenten (publiekrechtelijk en privaatrechtelijk) om te zorgen dat de vierkante meters voor detailhandel complementair en niet concurrerend zijn aan het kernwinkelgebied. De belangrijkste zijn:

#### Bestemmingsplan

Publiekrechtelijk geldt dat de wet op de ruimtelijke ordening de gemeente de mogelijkheid biedt om in het bestemmingsplan regels met betrekking tot detailhandelsbranches op te nemen. De toepasbaarheid hiervan wordt echter wel door jurisprudentie beperkt. Voor de nieuw op te stellen bestemmingsplan(-nen) in het Stationsgebied geldt dat een beperking van detailhandel tot Grootschalige Detailhandelsvestigingen (GDV) mogelijk is, mits uitsluitend gemotiveerd vanuit overwegingen vanuit ruimtelijke kwaliteit. Een elektronica- of sportartikelenwinkel met een oppervlakte van meer dan 1.500 m<sup>2</sup> kan als GDV worden aangemerkt.

#### Distributieplanologisch onderzoek (DPO)

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor uitbreiding van detailhandel (maar ook horeca en consumentgerichte dienstverlening) in een bepaald winkelgebied kan een distributieplanologisch onderzoek worden uitgevoerd. Op grond van dit DPO kan in beeld worden gebracht of er voor uitbreiding van de detailhandel nog marktruimte is. Tevens kan worden onderzocht of er sprake is van marktverzadiging of overbewinkeling in het gebied. Een DPO is daarmee een zeer belangrijk instrument voor gebiedsontwikkeling; immers het beantwoordt de vraag of er uitbreidingsmogelijkheden zijn en daarmee de vraag of er realistische plannen in de maak zijn.

Een DPO is voorts verplicht voor nieuwe winkelconcentraties groter dan 2.000 m<sup>2</sup>. Tevens is in een dergelijk geval advies van het Regionaal Economisch Overleg (REO) noodzakelijk. Gesteld kan worden dat met de verrichtte marktstudie al grote delen van een DPO voor het Stationsgebied zijn uitgevoerd.

#### Sturing via eigendom van de grond

Privaatrechtelijk geldt dat een zeer gerichte “1 op1” sturing plaatsvindt door middel van (wel/geen) gronduitgifte. De gemeente is immers eigenaar van een groot deel van de gronden die voor de herontwikkeling noodzakelijk zijn. Het is dus aan de gemeente om met de marktpartijen afspraken te maken die passen binnen de programmatische, stedenbouwkundige, financiële, juridische kaders zoals zijn vastgesteld bij de betreffende kaderbesluiten herontwikkeling Rijnsburgerblok en Stationsgebied. Indien de marktpartijen een retailconcept (branchering, metrages, functies) voorleggen dat in strijd is met de gestelde kaders dan vindt er simpelweg geen verkoop van gemeentegrond aan hen plaats. Voorts worden ook nog

uitvoeringsbesluiten ter bestuurlijke goedkeuring voorgelegd waarin het uiteindelijke onderhandelingsresultaat, het ontwerp, het programma (branchering en metrages) per deelgebied wordt gepresenteerd.

***Programma kantoren - Stationsgebied Leiden is de kantoorlocatie in de regio***

Uit de conclusies van de marktstudie naar realiseerbaarheid en afzetbaarheid van het kantoorprogramma blijkt dat het Stationsgebied binnen de regionale en lokale kantorenmarkt een zeer sterke positie kan innemen.

De verouderde Leidse kantorenvorraad en het gebrek aan een hoogwaardig, stedelijk, gemengd kantorenmilieu rond een knooppunt van openbaar vervoer vraagt om de bouw van nieuwe kantoren in het Stationsgebied. De overige geplande kantorenlocaties in Leiden zijn minder aantrekkelijk dan de ontwikkelingen in het Stationsgebied.

Daar komt bij dat het vanuit ruimtelijk-economisch en maatschappelijk perspectief gewenst is om de gebieden rond OV-knooppunten intensief te bebouwen. Ook het inspelen en het kunnen aanbieden van ruimte voor nieuwe kantoorconcepten ("Het Nieuwe Werken") is van wezenlijk belang. Deze trends aan de vraagzijde in de kantorenmarkt hebben tot gevolg dat er een veranderende huisvestingsbehoefte bij organisaties ontstaat. Dit heeft grote gevolgen voor het bestaande aanbod aan kantoren maar tegelijkertijd biedt dit ook kansen. Het is een grote kans voor Leiden om juist nu en de komende jaren nieuwe kantoren te ontwikkelen om aan deze nieuwe c.q. veranderende vraag te kunnen voldoen.

Als dit niet gebeurt, kan de concurrentiepositie van Leiden aanzienlijk afnemen en zelfs in een negatieve spiraal raken (bedrijven trekken uit Leiden weg en/of betrekken Leiden niet meer in hun locatiekeuze). Om het Stationsgebied in Leiden te ontwikkelen tot een belangrijke kantorenlocatie is een zekere massa nodig. In de verdere uitwerking van het kantoorprogramma (huurprijzen, eindgebruikers, etc.) wordt de vraag waar de ambtenaren van de gemeente Leiden uiteindelijk centraal geherhuisvest moeten worden, ook nadrukkelijk betrokken.

De kantorenmarkt heeft dus zowel een kwantitatief (verschil in vraag en aanbod van vierkante meters kantoor) als een kwalitatief (verschil in vraag en aanbod naar type kantoor en type kantoorlocatie) aspect. Op dit moment wordt in regionaal verband een gezamenlijke strategie opgesteld voor het terugbrengen van de structurele leegstand (in de incurante voorraad) die ook van toepassing is op de kantoormarkt in Leiden.

***Programma leisure (vrijtijdsvoorzieningen) - bioscoop en discotheek***

Leiden kent momenteel drie kleine bioscopen met in totaal 11 zalen en 1.674 stoelen. Alle drie de bioscopen zijn in het centrum gelegen. Het aantal bioscoopbezoekers neemt nog steeds toe, ondanks de crisis en toenemende mogelijkheden om thuis films te bekijken. Uit eerder onderzoek (ZKA, 2004) is gebleken dat er aanvullende (markt-)ruimte is voor een bioscoop van 6 tot 8 zalen met 1.400 - 2.000 stoelen (circa 4.000 - 6.000 m<sup>2</sup> BVO). Ook de in het kader van de marktstudie verrichte "benchmark- en referentieanalyse", waarin de beoogde herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden wordt vergeleken met een aantal referentiegebieden, zoals Haarlem - Raaks - Pathé, Deventer - De Boreel - Luxor en Tilburg - Pieter Vreedeplein - Must See, wijst dit uit.

In Leiden is nu slechts één echte discotheek aanwezig. Uit de Stadsenquête 2010 blijkt dat de Leidse bevolking (vooral de 25-35 jarigen) een goede discotheek/uitgaansgelegenheid mist. In combinatie met andere leisurevoorzieningen (bioscoop en horeca) lijkt de toevoeging van een discotheek in het Stationsgebied mogelijk, mits deze multifunctioneel kan worden ingezet.

***Programma hotel en conferentie - multifunctioneel en zakelijke allure***

In Leiden is er, ondanks de profilering van Leiden als kennisstad en de groei van het Bio Science Park, geen vergadercentrum van betekenis. Daarnaast ontbreekt er na de sloop van de Groenordhallen een grote locatie voor evenementen en (vak-)beurzen. Mede naar aanleiding van de motie van Haaster (M100129/1, Marktonderzoek evenementenfunctie) is in de marktstudie onderzocht of de realisatie van een evenementenvoorziening in het Stationsgebied haalbaar is.

Twee scenario's zijn tegen het licht gehouden:

1. Groenordhallen-plus: 2 grote evenementenhallen (gelijkwaardig aan voormalige Groenordhallen) geïntegreerd met een congres- en vergadercentrum over verschillende verdiepingen;
2. Multifunctionele evenementenlocatie: een volwaardig multifunctioneel congres- en vergadercentrum met een moderne en zakelijke allure, zonder grote evenementenhallen (bijvoorbeeld De Doelen en het Groothandelsgebouw in Rotterdam).

Gebleken is dat een multifunctionele congres- en vergadercentrum zonder grote evenementenhal maar met zakelijke allure het meest haalbaar is om in te passen. Een dergelijk concept neemt de minste fysieke ruimte in en heeft een minder groot beslag op de verkeersinfrastructuur en de parkeervoorzieningen. Daarnaast levert dit de meeste bijdrage aan een levendig Stationsgebied door de ruimere gebruiksmogelijkheden. De daadwerkelijke realisatie is uiteraard volledig afhankelijk van geïnteresseerde private investeerders. Het college beschouwt de motie hiermee als afgedaan.

***Programma parkeren auto - forse toename van circa 950 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voor auto's***

Voor het programma voor het Stationsgebied zijn meer parkeerplaatsen nodig. De parkeervraag van verschillende doelgroepen en het parkeeraanbod worden goed op elkaar afgestemd en conform de beleidsregels parkeernormen 2011 gerealiseerd, zodat het Stationsgebied goed bereikbaar blijft per auto.

Er zijn nu ongeveer 370 openbaar toegankelijke parkeerplekken beschikbaar in het Stationsgebied. Met de komst van de tijdelijke Morspoortgarage in 2012 komen er voor de binnenstad ongeveer 300 extra openbare parkeerplaatsen bij (totaal beschikbaar 670).

Na de herontwikkeling van het Rijnsburgerblok zijn er in 2016 ruim 1.000 openbaar toegankelijke parkeerplekken in het Stationsgebied. Wanneer in 2025 alle ontwikkellocaties gerealiseerd zijn, is het aantal openbaar toegankelijke parkeerplekken opgelopen tot 1.250 stuks. Deze 1.250 parkeerplaatsen zijn bij voorkeur alle dagen in de week en 24 uur per dag openbaar toegankelijk.

Binnen het stedenbouwkundig plan zijn de parkeerplaatsen voor de kantoren exclusief voor deze functie beschikbaar op de gevraagde tijdstippen. Hierdoor zijn er maximaal nog eens ruim 300 parkeerplaatsen in het weekend potentieel extra beschikbaar voor winkelend bezoek in het Stationsgebied en de binnenstad.

Het aantal openbaar toegankelijke parkeerplekken in het Stationsgebied stijgt de komende jaren dus als gevolg van de programmatische toevoeging fors (circa 950 als positief saldo van 1.250 nieuwe openbare parkeerplekken minus de 300 tijdelijke openbare parkeerplekken van de Morspoortgarage).

De 1.250 nieuwe openbaar toegankelijke parkeerplaatsen dienen dus primair de grootschalige retailfuncties en het bezoekersparkeren van de woningen in het Stationsgebied maar zijn dus in beginsel ook gewoon beschikbaar voor (gecombineerd) bezoek aan de binnenstad.

***Programma parkeren fiets - netto toevoeging van circa 4.600 fietsparkeerplaatsen***

De behoefte aan fietsparkeren in het Stationsgebied groeit in de toekomst ook verder. In het stedenbouwkundige plan wordt hierop geanticipeerd.

Uitgaande van inschattingcijfers van ProRail in combinatie met de verwachte toename van het aantal reizigers en gebruikers van het Stationsgebied zijn er eind 2020 zo'n 18.500 fietsparkeerplaatsen nodig (huidige capaciteit is circa 13.835 fietsparkeerplaatsen). Dit betekent een netto toevoeging van 4.665 stuks. Om deze capaciteit beschikbaar te krijgen is het noodzakelijk om circa 12.000 nieuwe fietsparkeerplaatsen te realiseren. Dit betreft de optelsom van de noodzakelijke netto toevoeging van 4.665 fietsparkeerplaatsen plus het aantal van 7.335 fietsparkeerplaatsen dat momenteel beschikbaar is, maar wegvalt door de herontwikkeling van de deellocaties (bijvoorbeeld de huidige fietsparkeerplaatsen op de braakliggende kavels in het Rijnsburgerblok en de Trafolocatie).

De circa 12.000 nieuwe fietsparkeerplaatsen zijn voorzien op twee (wellicht drie) locaties, te weten het Rijnsburgerblok (5.000 - 7.000 fietsparkeerplaatsen) en het huidige buskavel (5.000 - 7.000 fietsparkeerplaatsen).

Naast de verwachte toename van het aantal reizigers en gebruikers van het station leidt ook de programmatische verdichting tot een (extra) vraag naar fietsparkeerplaatsen. Het te realiseren programma voorziet in haar eigen fietsparkeerplaatsen.

Tenslotte: naast het afstemmen van de totale vraag en aanbod is het van belang om het beheer en de exploitatie van de toekomstige stallingen goed te organiseren. Bij de betreffende uitvoeringsbesluiten wordt hiertoe een businessmodel voorgelegd.

***Verkeer - omklappen busstation van centrumzijde naar zeezijde inclusief verleggen route reguliere lijnbussen en tracé HOV***

Het concreet uitvoeren van het stedenbouwkundig plan vraagt om een belangrijke en cruciale (her-)locatiekeuze ten aanzien van het huidige busstation.

Er zijn twee varianten voor het integreren van het busstation in het vernieuwde Stationsgebied:

1. Handhaven op de huidige locatie (centrumzijde), als overdekt busstation, en
2. Een positie aan de zeezijde, eveneens als overdekt station.

Om te komen tot een keuze heeft het college de volgende voor- en nadelen gewogen:

#### Ruimtelijke kwaliteit

Nieuw busstation zeezijde	Nieuw busstation centrumzijde
+ De hoofdas voor voetgangers van CS naar het centrum wordt busvrij. Geen bussen op het plein voor het station en in de Stationsweg.	- De hoofdas voor voetgangers van CS naar centrum wordt gedeeld met bussen. Bussen in de Stationsweg blijven.
+ Stationsgebied centrumzijde geheel vrijgespeeld van busverkeer.	- Stationsgebied centrumzijde wordt doorkruist door busverkeer.
o Aan oostflank van de zeezijde wordt een overdekt busstation ontwikkeld. De ruimte is gelijkwaardig aan de beschikbare ruimte aan centrumzijde.	o Aan de centrumzijde moet een overdekt busstation ontwikkeld worden. De ruimte is gelijkwaardig aan de beschikbare ruimte aan zeezijde.
+ De hoofdas van CS naar Bio Science Park en LUMC wordt busvrij.	+ De hoofdas van CS naar Bio Science Park en LUMC wordt gekruist door bussen.
+ Alleen de oostflank van het Stationsgebied zeezijde wordt doorkruist door busverkeer. Geen kruisende route voetgangers CS en LUMC / Bio Science	- Het gehele Stationsgebied zeezijde wordt doorkruist door busverkeer. Kruisende route voetgangers CS en LUMC / Bio Science Park
+ Walenkamptunnel wordt een voetgangers- en fietserstunnel.	- Walenkamptunnel blijft zoals hij is. Wordt gedeeld door bussen en langzaam verkeer.

#### Vervoerswaarde

Nieuw busstation zeezijde	Nieuw busstation centrumzijde
+ Busbuffer beschikbaar in directe omgeving (Connexion busremise aan Rijnsburgerweg, echter in private handen).	- Geen busbuffer beschikbaar in directe omgeving (of ten koste van ontwikkeling Trafolocatie).
o Sommige busroutes worden langer en op sommige routes wordt de busbelasting hoger; andere routes worden korter.	o Busroutes blijven gehandhaafd.
+ Verbetering doorstroming langzaam verkeer en bussen door vrijliggende busbanen en ontvlechting.	- Geen verbetering doorstroming langzaam verkeer en bussen.
+ Ontvlechting van verkeersstromen. Bus rijdt niet door Stationsweg, Stationsplein, Schipholweg, Walenkamptunnel	- Geen ontvlechting van verkeersstromen. Bus rijdt door Stationsweg, Stationsplein, Schipholweg, Walenkamptunnel
+ Combinatie van eventuele nieuwe halte HOV en busstation mogelijk.	- Scheiding tussen eventuele nieuwe halte HOV en busstation
o Taxi's en kiss&ride aan centrumzijde. Bargelaan vrij voor OV en een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer (garages ROC en de Kijker).	o Taxi's aan centrumzijde. Bargelaan: kiss&ride, busroutes en een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer (garages ROC en de Kijker).



### Ontwikkelpotentie

Nieuw busstation zeezijde	Nieuw busstation centrumzijde
+ Huidige locatie volledig beschikbaar voorontwikkeling.	- Bebouwing huidige locatie boven busstation complex.
+ Actieve plinten rondom kavel huidig busstation.	+ Niet actieve plinten op gevoelige locatie.
- Ontwikkeling boven busstation zeezijde complex.	+ Ontwikkeling locatie zeezijde volgens huidig bestemmingsplan

### Afhankelijkheden

Nieuw busstation zeezijde	Nieuw busstation centrumzijde
- Verwerving locatie van LUMC noodzakelijk	+ Geen verwerving van LUMC noodzakelijk
+ Geen tijdelijk busstation noodzakelijk	- Tijdelijk busstation noodzakelijk

Het college heeft uiteindelijk op basis van de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit gekozen voor de verplaatsing naar de zeezijde. Daarnaast leidt deze locatie tot een betere en meer toekomstbestendig openbaar vervoerssysteem en schept daarbij de extra en noodzakelijke ruimte voor de ontwikkelingsmogelijkheden in het Stationsgebied.

Uit verkeerskundig onderzoek (Inno-V, 2009, Goudappel Coffeng, 2010 en 2011) blijkt dat bebouwingkavel in het Terweepark (aan de oostflank van het Stationsplein aan de zeezijde gelegen) voldoende ruimte biedt om de benodigde capaciteit voor een busstation op te nemen. Daarnaast heeft het verkeersonderzoek uitgewezen dat de verkeersafwikkeling en menging met andere verkeersstromen als voldoende kan worden aangemerkt.

De huidige drukste busroute naar de binnenstad loopt via de Stationsweg - Steenstraat. Deze route wordt, als gevolg van het verplaatsen van het busstation naar de zeezijde, vervangen door een busroute (voor de reguliere buslijnen) dat loopt via het Schuttersveld - Rijnsburgergtunnel - Bargelaan - Bontiuspad. Deze route is tevens het tracé van de HOV-verbinding bij station Leiden CS. Hierdoor gaat het openbaar vervoer meer via de hoofdstructuur rijden, buiten de grote passantenstromen om, met behoud van de exploitatiesnelheid en bereikbaarheid. De voormalige busroute Stationsweg - Steenstraat kan heringericht worden ten behoeve van langzaam verkeer (verblijfsgebied) en daarmee wordt tegelijkertijd aan de belangrijkste randvoorwaarde voor "fixing the link" voldaan.

#### **Verkeer - nieuwe fiets- en voetgangersroutes**

Er komt een nieuwe (aanvullende) hoofdroute voor fietsers via Albinusdreef - Walenkamptunnel - Kruisstraat, met een nieuwe brug over de singel. Daarnaast zijn enkele nieuwe voetgangersroutes voorzien. Ook hiervoor wordt een nieuwe brug over de singel gemaakt.

#### **Verkeer - autoroutes**

Een belangrijk fundament voor een goede autoverkeersafwikkeling is al aangelegd; de Schipholtunnel onder het Stationsplein. De voorgestelde verkeersstructuur voor autoverkeer is en blijft de hoofdroute Plesmanlaan - Schipholweg/-tunnel en Schuttersveld - Rijnsburgerweg. De Morsweg krijgt een lagere status en wordt een route voor lokaal verkeer. Ook de bevoorradingsroutes en routes naar de nieuwe parkeergarages zijn in het stedenbouwkundig plan weergegeven.



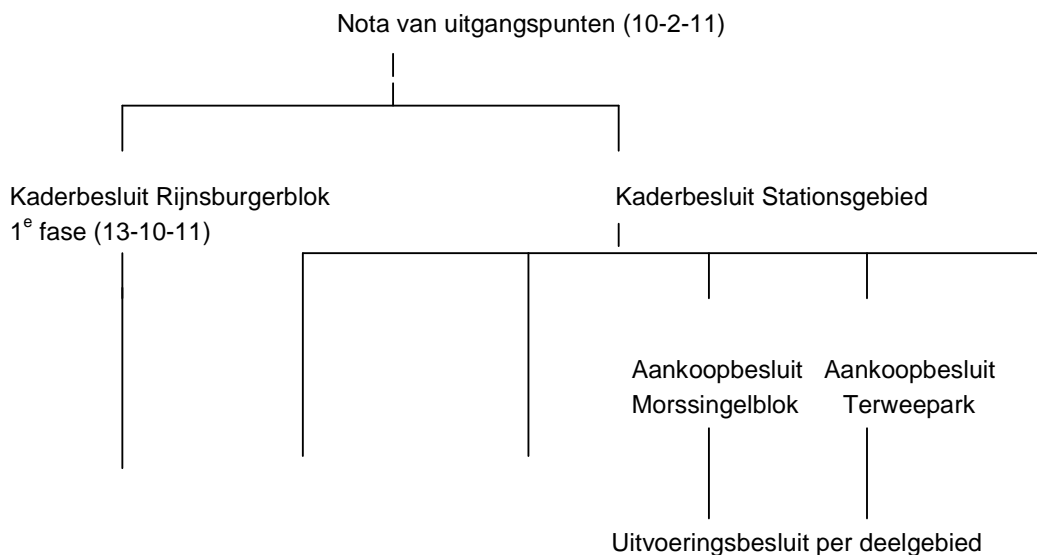
### **Vervolproces - uitvoeringsbesluiten per deelgebied**

Per deelgebied wordt in een separaat uitvoeringsbesluit een voorstel gedaan waarin het definitieve programma, de kosten en de dan geldende marktconforme prijzen worden afgezet tegen het in dit kaderbesluit vastgelegde richtinggevende programma met onderliggende grondexploitatie. Op deze wijze zijn het college en de raad in staat deze omvangrijke gebiedsontwikkeling goed te monitoren op zowel de onderdelen als het totaal.

Voor twee deelgebieden is een tussenstap in de besluitvorming ingebouwd. De eerste betreft de verwerving van een deel van het Terweepark van het LUMC voor het nieuwe busstation. De reden om dit op een later moment aan de raad voor te leggen is dat met deze aankoop een aantal ingrijpende veranderingen in gang wordt gezet. Met deze verwerving is rekening gehouden in de grondexploitatie.

De tweede betreft de verwerving van panden in het Morssingelblok. Ook daarvoor zal een apart aankoopbesluit aan de raad worden voorgelegd. Zie hiervoor verder onder 'Financiën'.

In overzicht het vervolproces qua bestuurlijke besluitvorming:



### **Communicatie**

De komende jaren gaat het Stationsgebied in fases op de schop. Het krijgt uiteindelijk de uitstraling die Leiden verdient: een kwalitatief hoogwaardig stedelijk woon- en werkmilieu met aansluiting op de historische binnenstad.

Het Stationsgebied wordt een hip en trendy gebied. Met nieuwe media en hippe evenementen wordt verder vertrouwen in het plan en het gebied gecreëerd: met "street art" nu al laten zien wat straks gerealiseerd gaat worden ! Een eerste stap zijn de zogenaamde "quickwins", zoals de herinrichting van de Stationsweg. Er wordt echt werk gemaakt van het Stationsgebied.

Om nu al draagvlak te krijgen voor de plannen, investeerders te betrekken en op korte termijn al quick wins te kunnen doorvoeren zijn zorgvuldige communicatie en een goede positionering van groot belang. Hierbij wordt gebruik gemaakt van externe expertise. Het Stationsgebied wordt als één gebied gepositioneerd. Daarbinnen vinden verschillende deelprojecten plaats die samen het gebied als geheel verbeteren. In alle communicatiemiddelen wordt inzichtelijk gemaakt dat de gemeente betrouwbare informatie geeft en goed benaderbaar is voor alle belanghebbenden in het Stationsgebied.

### ***Samenwerken en participatie***

Het Stationsgebied is van de stad. Voor de invulling ervan werkt de gemeente samen met diverse partners en instellingen (NS Poort, ProRail, Rijksgebouwendienst, LUMC, andere eigenaren en ondernemers) in het gebied. Ook de gebruikers van het gebied krijgen een belangrijke rol in de invulling van het Stationsgebied.

Leidenaren en andere gebruikers worden benaderd om mee te denken over het Stationsgebied aan de hand van verschillende thema's (voorbeelden: wonen, uitgaan, entertainment, kunst, etc.). Dit gebeurt op verschillende locaties en op verschillende tijdstippen zodat elke gebruiker in de gelegenheid is een keer aan te schuiven.

Met huidige bewoners en ondernemers moet zorgvuldig worden gecommuniceerd, vooral over veranderingen die hen direct aangaan. Het motto is echter wel "Leiden Centraal is van ons allemaal". Dit betekent dat huidige inwoners en ondernemers niet (veel) meer invloed krijgen op de inhoud van vernieuwing dan anderen. Het algemene belang voor de ontwikkeling van het Stationsgebied overstijgt dit.

## **Financiën:**

De grondexploitatie Stationsgebied Leiden is opgenomen in het rapport “Stationsgebied Leiden - Financiële en planeconomische uitgangspunten” (d.d. 6 februari 2012). **De raad wordt verzocht geheimhouding van dit rapport te bekrachtigen, omdat openbaarmaking de financiële belangen van de gemeente fors kan schaden.** Het rapport bevat bijvoorbeeld gedetailleerde inschattingen van aankoopkosten en geraamde opbrengsten. Als deze openbaar worden, komt de gemeente in een zeer ongunstige onderhandelingspositie.

De grondexploitatie Stationsgebied Leiden is feitelijk de optelsom van de volgende deelexploitaties:

1. Rijnsburgerblok (K1-2-5)\*
2. Rijnsburgerblok (K3-4)
3. Trafolocatie (T1)
4. Busstationlocatie (B1)
5. Morssingelblok (H1-2-3-4-5)
6. Morspoortterrein (M1-2-3)
7. Openbaar gebied & Grote civiele werken
8. Subsidies en bijdragen

*\* Nb. De toevoeging tussen de haakjes bij de eerste zes deelexploitaties (uitgeefbaar gebied) is een verwijzing naar de situering in het stedenbouwkundig plan.*

De grondexploitatie Stationsgebied Leiden is in beginsel (dus) gebaseerd op het principe van verevening c.q. egalisatie van kosten en opbrengsten binnen het totale plangebied. Dat wil zeggen dat “tekorten” op het ene deelgebied kunnen worden gedekt uit “overschotten” uit een ander deelgebied. De “geconsolideerde” grondexploitatie Stationsgebied Leiden is in het PRIL gepositioneerd in een apart administratief complex met nummer 45.

### ***Kosten en opbrengsten***

In de grondexploitatie Stationsgebied Leiden is begroot welke kosten benodigd zijn om het totale stedenbouwkundig plan te realiseren en welke grondopbrengsten, middels gronduitgifte op basis van de huidige inzichten, in totaliteit gerealiseerd kunnen worden. Bij de berekening is ervan uitgegaan dat de gemeente alle benodigde gronden verwerft, bouwrijp maakt en deze vervolgens verkoopt aan ontwikkelaars. In de praktijk hoeft de gemeente niet alles aan te kopen, maar op deze wijze is het totale project inzichtelijk gemaakt. De gemeente richt zelf de openbare ruimte opnieuw in. De gemeente is overigens al voor een groot deel eigenaar van het plangebied. Er is een beperkt aantal private eigenaren, maar wel met essentiële en strategische grond- en vastgoedposities. In de grondexploitatie is de eigendomssituatie in beeld gebracht.

### ***Risico's en kansen***

De grondexploitatie Stationsgebied Leiden (onder-)kent alleen al gelet op de lange doorlooptijd uiteraard ook risico's en kansen. Voor deze risico's en kansen is een reservering opgenomen dat onderdeel uitmaakt van het totale resultaat.

In de risicoanalyse is overigens geen rekening gehouden met extra grondopbrengsten als gevolg van extra te realiseren programma bij uitvoering van het stedenbouwkundig plan in de maximale omvang.

De volgende, belangrijkste financiële risico's zijn gemarkeerd:

- Verwerving. Een deel van de benodigde gronden en opstallen is niet in eigendom van de gemeente. Voor de grondexploitatie wordt ervan uitgegaan dat dit wel nodig is. De kosten daarvan kunnen tegenvallen ten opzichte van de raming;
- Plankosten. Vertraging ten opzichte van de planning kan leiden tot hogere plankosten, doordat de projectorganisatie en supervisie langer doorlopen;
- Bouw- en woonrijpmaken. Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de kosten voor archeologie, ondanks het feit dat er in het plangebied nauwelijks tot geen historische bebouwing aanwezig is, niet zijn meegenomen in de grondexploitatie. De kosten voor het verleggen van kabels en leidingen kunnen hoger uitvallen;
- Bezwaren. Zienswijzen en bezwaren kunnen leiden tot vertraging. Gevolg is dat de plankosten en rentelasten toenemen;
- Grondopbrengsten. Tegenvallende grondopbrengsten als gevolg van slechtere marktomstandigheden kunnen leiden tot verslechtering van het resultaat. Dat geldt voor alle functies, maar in het bijzonder voor woningen, winkels, kantoren. Ook de inschatting van de beleggingswaarde van gebouwde parkeervoorzieningen kan leiden tot vermindering van opbrengsten;
- Aanvullende subsidies. Als er geen aanvullende subsidies beschikbaar worden gesteld kan het laatste deelgebied niet herontwikkeld worden en komt het stedenbouwkundig plan niet volledig tot stand (zie verder de toelichting bij het deelgebied Morssingelblok).

De kosten en opbrengsten kunnen ook meevallen. De volgende kansen zijn geïnventariseerd:

- Verwerving. De kosten kunnen door scherpe onderhandeling meevallen;
- Plankosten. Besparingen zijn mogelijk door efficiënt werken en het vermijden van vertragingen;
- Bouw- en woonrijp maken. In de huidige markt zijn meevallers bij de aanbesteding mogelijk;
- Grondopbrengsten. Optimalisatie van bijvoorbeeld parkeergelegenheid door de bevordering van dubbelgebruik leidt tot een hogere beleggingswaarde. Binnen de bouwvelop van het stedenbouwkundig plan is meer programma mogelijk dan waarmee nu is gerekend;
- Overige opbrengsten. Gedacht kan worden aan enerzijds subsidies van het Rijk, zoals eerder is gebeurd bij de "Nieuwe Sleutelprojecten" (grootschalige ontwikkelingsplannen voor zes stations en hun omgeving: Amsterdam Zuidas, Arnhem, Breda, etc.), het MIRT (Meerjarenraming Infrastructuur, Ruimte en Transport), bijdragen voor een OV-terminal (bij de verbouwing van station Eindhoven CS) en bijdragen voor nieuwe fietsparkeervoorzieningen (ProRail) en anderzijds aan subsidies van de provincie (Subsidie voor Fietsprojecten en Kwaliteitsbevordering OV). Indien dit niet kansrijk blijkt, zullen extra gemeentelijke middelen vrijgemaakt moeten worden om het deelgebied Morssingelblok te kunnen herontwikkelen (bijvoorbeeld bij vrijval van eerder ter beschikking gestelde gemeentelijke gelden ten behoeve van de RGL).

Voor elk risico en elke kans is een inschatting gemaakt hoe waarschijnlijk het is dat deze zich voordoet. Op die manier is per risico en per kans het financiële effect berekend. Opgeteld leidt het saldo van risico's en kansen momenteel tot een verslechtering van het projectresultaat met € 7,4 mln. (NCW, 1-1-2012).

**Resultaat grondexploitatie Stationsgebied Leiden: sluitend voor de eerste vijf van totaal zes te herontwikkelen deelgebieden**

De totale kosten (€ 107,1 mln.) en totale opbrengsten (€ 100,1 mln.) en risico's en kansen zijn in 'reële waarde' bepaald, per 1 januari 2012. De tijdsplanning met rente-effecten, kosten- en opbrengstenstijgingen zijn hierin nog niet verwerkt. Wanneer die worden verwerkt, resulteren de bedragen in 'netto contante waarde' (NCW). Kosten en opbrengsten zijn ook per deelgebied bepaald. Daarbij is een verdeelsleutel gebruikt om de kosten van herinrichting van de openbare ruimte buiten de bouwblokken toe te rekenen aan de bouwblokken. De verdeelsleutel is gebaseerd op de bruto vloeroppervlakte van het programma dat kan worden gerealiseerd op het uitgeefbaar gebied. Hieruit blijkt welke deelgebieden "winstgevend" ontwikkeld kunnen worden en welke niet. Winsten uit de ontwikkeling van rendabele deelgebieden worden dus ingezet om tekorten op de ontwikkeling van "verliesgevende" deelgebieden te dekken.

Het financiële overzicht ziet er per 1-1-2012 als volgt uit:

	Reëel per 1-1-2012	NCW per 1-1-2012
Kosten	€ 107,1 mln.	
Opbrengsten	€ 100,1 mln.	
<b>Saldo</b>	-/- € 7,0 mln.	-/- € 11,2 mln.
Risico's en Kansen		-/- € 7,4 mln.
<b>Resultaat grondexploitatie Stationsgebied (inclusief deelgebied Morssingelblok)</b>		-/- € 18,6 mln.
Tijdelijk uitstellen herontwikkeling deelgebied Morssingelblok		€ 18,3 mln.
<b>Resultaat grondexploitatie Stationsgebied (exclusief deelgebied Morssingelblok)</b>		-/- € 0,3 mln.

*Bij deze opstelling is uitgegaan van het corrigeren van een eerder besluit (RB 11.0046, d.d. 30 juni 2011 "PRIL 2011 – Het Perspectief 2011-2015") om een bedrag van € 3,5 mln. (een deel van het geraamde positieve saldo van de exploitatie Trafocatie) te onttrekken aan de (toen nog te vormen) grondexploitatie Stationsgebied Leiden ten gunste van de Vereveningsreserve Grondexploitaties om het PRIL 2011 sluitend te krijgen. Dit besluit is gecorrigeerd in het PRIL 2012 - Het Perspectief 2012 - 2016.*

Het negatieve saldo tussen de totale kosten en opbrengsten in de grondexploitatie Stationsgebied Leiden (inclusief deelgebied Morssingelblok) betekent niet zonder meer dat de voorgestelde transformatie niet uitvoerbaar is.

Op basis van de huidige inzichten rond kosten en opbrengsten kunnen vijf van de zes deelgebieden via binnenplanse verevening ontwikkeld worden. Alleen ten behoeve van de herontwikkeling van het deelgebied Morssingelblok kan momenteel geen sluitende deexploitatie gepresenteerd worden (de deexploitatie heeft een negatief saldo van circa € 18,3 mln.) en zijn dus aanvullende subsidies benodigd.

Veel gebiedsontwikkelingen en zeker de belangrijke stationsprojecten, met verwijzing naar de eerder genoemde "Nieuwe Sleutelprojecten", zijn zonder aanvullende subsidies niet sluitend te krijgen. De opbrengsten uit grondverkoop zijn niet toereikend om alle maatschappelijke investeringen te betalen. Zo maken in Leiden, hoge noodzakelijke voorinvesteringen (verwervingen zoals "het gat van Van der Putte"), een nieuwe OV-terminal en herinrichting van grote stukken openbare ruimte deel uit van het project. Zestig procent van het plangebied bestaat (na herinrichting) uit openbare ruimte. Nieuwe gebouwde voorzieningen voor parkeren en het stallen van fietsen leiden tot extra kosten. Bovendien moet men zich realiseren dat de gemeentelijke investeringen slechts een deel van de totale investeringen in de gebiedsontwikkeling vormen. De vastgoedontwikkeling is een grotendeels private aangelegenheid en vormt opgeteld een veelvoud van de gemeentelijke investeringen. Daarnaast is het zo dat een intensiever en kwalitatief hoogwaardiger ruimtegebruik op termijn leidt tot hogere OZB-inkomsten en een hogere uitkering uit het Gemeentefonds.

Voor een complexe herontwikkeling als deze is het noodzakelijk om te werken vanuit een alomvattend kaderbesluit, van waaruit de integrale aanpak kan worden gestart. De grondexploitatie Stationsgebied Leiden is een raming gebaseerd op de huidige kennis en inzichten. Het is zaak om na vaststelling van het kaderbesluit voor het Stationsgebied gefaseerd tot verdere besluitvorming te komen. Stap voor stap wordt een volgende fase ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. Bij elk uitvoeringsbesluit wordt de balans opgemaakt hoe het voorliggende besluit zich verhoudt tot het totale programma en de totale grondexploitatie. Wel is het wenselijk om nu een kaderbesluit voor het hele gebied vast te stellen. Het eindbeeld moet namelijk een helder en samenhangend verhaal zijn. Daar kunnen ontwikkelaars hun project op baseren: het totaalresultaat is meer dan de som der delen. Daarnaast is het noodzakelijk om de mogelijkheid van subsidies van Rijk en Provincie uit te zoeken. Op dit moment zijn die mogelijkheden beperkt en minder kansrijk dan een aantal jaar geleden, maar die situatie kan gedurende de lange looptijd van de herontwikkeling van het Stationsgebied uiteraard weer snel veranderen.

#### ***Grondexploitatie Stationsgebied en het tijdelijk uitstellen van de herontwikkeling van het deelgebied Morssingelblok***

Het huidige negatieve saldo wordt (behoudens de eerdere onttrekking van € 3,5 mln. van het geraamde positieve saldo van de Trafolocatie) grotendeels verklaard door het tekort van € 18,3 mln. op de herontwikkeling van het deelgebied Morssingelblok. Alle andere deelprojecten kunnen via binnenplanse verevening van kosten en opbrengsten ontwikkeld worden. Door het deelgebied Morssingelblok niet tot uitvoering te brengen voordat de benodigde externe subsidies en bijdragen in de komende jaren beschikbaar zijn gesteld, kan een nagenoeg "sluitende" grondexploitatie Stationsgebied Leiden worden gepresenteerd.



Dat is ook verdedigbaar omdat uitvoering van dit deelgebied pas over tien jaar gepland staat. Voorgesteld wordt om - wanneer er in principe overeenstemming met de eigenaar van het pand Stationsplein 26-242 over de aankoop is bereikt - een apart aankoopbesluit aan de raad voor te leggen.

Voorwaarde voor deze aankoop is dat het pand Stationsplein 26-242 gedurende een periode van tien jaar kostendekkend (inclusief rentelasten, exclusief aflossing) kan worden geëxploiteerd. Pas over tien jaar wordt de gedane verwerving ingebracht in de grondexploitatie Stationsgebied Leiden. Als het deelgebied op dat moment nog steeds niet financieel sluitend kan worden herontwikkeld, kan worden besloten het pand nogmaals voor een nader te bepalen periode door te exploiteren of door te verkopen.

Daarnaast is met Ymere en NS-Poort afgesproken om het zogenaamde YNS-pand (een onderdeel van het Morssingelblok) te renoveren en vervolgens tijdelijk, voor de duur van tien jaar, door te exploiteren. De gemeente heeft aan Ymere en NS Poort, op basis van bestuurlijk initiatief, een schriftelijke garantie afgegeven om het YNS-pand te zijner tijd tegen boekwaarde over te nemen. Momenteel wordt met deze partijen overleg gevoerd over de nadere financiële voorwaarden van deze garantie, omdat inmiddels gebleken is dat deze partijen de term boekwaarde anders interpreteren dan de gemeente. Als gevolg van deze "discrepancie" loopt de gemeente een financieel risico op lange(-re) termijn. Gelet echter op het feit dat dit risico op zichzelf staat en dus geen causale relatie heeft met het kaderbesluit voor de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden zal het risico opgenomen worden in de risico-inventarisatie en het weerstandsvermogen van het concern (ten behoeve van de jaarrekening).

***Stationsgebied Leiden: status aparte en financieel losgekoppeld van het PRIL***

Voorgesteld wordt om met een grondexploitatie Stationsgebied Leiden exclusief het deelgebied Morssingelblok de herontwikkeling te starten. Er resteert dan, gelet op de volumes, de lange doorlooptijd en de hoogte van de totale kosten en opbrengsten, een te verwaarlozen projecttekort van € 0,3 mln. Voor het Morssingelblok wordt dus een afwijkende besluitvormingsprocedure voorgesteld zoals hiervoor beschreven.

De grondexploitatie Stationsgebied Leiden wordt jaarlijks bijgesteld. Hieruit blijkt welke kosten en opbrengsten per jaar aan de orde zijn. Verevening van kosten en opbrengsten vindt dus plaats tussen de verschillende deexploitaties binnen de geconsolideerde grondexploitatie Stationsgebied Leiden en aldus binnen het administratieve complex nummer 45. Er vindt dus geen verevening meer plaats met de Vereveningsreserve Grondexploitaties, waardoor gesteld kan worden dat de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden een "status aparte" krijgt en als zodanig financieel "losgekoppeld" wordt van de andere ruimtelijke ambities van Leiden zoals opgenomen in het PRIL. Bij de jaarlijkse vaststelling van het PRIL wordt dus ook apart verantwoording afgelegd over de financiële voortgang van de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden.

### **Plankosten**

Het "Leidse Planproces" vereist dat plankosten voor kaderbesluit ten laste gebracht worden van de algemene dienst (het reguliere budget voor plankosten voor "projecten voor kaderbesluit") en de plankosten vanaf kaderbesluit ten laste gebracht worden van de grondexploitatie. In de grondexploitatie Stationsgebied Leiden is er begroot op de werkelijk te verwachten te maken plankosten. Voor plankosten is een gemiddeld bedrag begroot van € 0,75 mln. per jaar gedurende een geschatte totale looptijd van 16 jaar. In totaal is er dus € 12 mln. aan plankosten begroot.

Indien een deelgebied uiteindelijk niet herontwikkeld kan worden en er aldus geen uitvoeringsbesluit tot stand komt, dan zijn de gerealiseerde plankosten voor uitvoeringsbesluit niet gedekt, immers er staan geen opbrengsten uit gronduitgifte tegenover. Normaliter worden bij een dergelijk scenario de tot dan toe gerealiseerde plankosten gedekt uit de Vereveningsreserve Grondexploitaties.

Gelet op het loskoppelen van de rechtstreekse relatie tussen de grondexploitatie Stationsgebied Leiden en de Vereveningsreserve Grondexploitaties moeten de gerealiseerde plankosten in het geval er één van de zes uitvoeringsbesluiten niet tot stand komt binnenplans verevend en aldus gedekt worden. Alleen in het (theoretische) geval dat alle zes de uitvoeringsbesluiten niet tot stand komen, moeten de gerealiseerde plankosten ten laste gebracht worden van de Vereveningsreserve Grondexploitaties. De Vereveningsreserve Grondexploitaties kan vervolgens in ruime mate gecompenseerd worden door de grondopbrengsten gerelateerd aan de verkoop van de Trafolocatie als "solitaire ontwikkellocatie" weer ten gunste van deze reserve te laten komen.

### **Fietsenstallingen**

Onder het Rijnsburgerblok en het huidige buskavel is een tweetal openbare fietsenstallingen gepland. Uitdrukkelijk wordt vermeld dat de bouw(-kosten) en exploitatie van deze stallingen geen onderdeel uitmaken van de grondexploitatie. Er is dan ook geen positieve of negatieve grondwaarde opgenomen voor deze functie. De gemeente zal dus op een andere wijze deze stallingen moeten financieren. Wel is er een inschatting van de stichtingskosten gemaakt van deze fietsenstallingen. In totaal wordt er bijna 8.300 m<sup>2</sup> BVO aan fietsenstallingen toegevoegd in het project. Dit is voldoende om circa 12.000 fietsen te kunnen stallen. De voorlopig geprognosticeerde stichtingskosten, inclusief inrichting, komen uit op € 12,4 mln. De exploitatiekosten van deze stallingen zijn niet meegenomen.

In de afgelopen periode heeft de raad geld gereserveerd voor nieuwe fietsenstallingen in het Stationsgebied:

1. een bedrag van € 2,56 mln. voor een fietsenstalling aan de voorzijde van het station (RB 10.0114, d.d. 10 november 2010); en
2. een bedrag van € 4,0 mln. in de "Bestemmingsreserve fietsenstalling station" dat behandeld is bij de Perspectiefnota 2012-2015 (Bestemming restant aandelen NUON, RB 11.0205, d.d. 30 juni 2011).

In totaal is inmiddels dus € 6,56 mln. gereserveerd voor de realisatie van de nieuwe fietsenstallingen. Dit betekent dat er momenteel nog een tekort bestaat van circa € 5,85 mln.

Uiteraard heeft ook de NS belang bij de realisatie van goede voorzieningen voor fietsers. Ook investeert het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Milieu) met tussenkomst van ProRail de komende jaren € 107 mln. in extra fietsenstallingen op stations (actieplan 'Fietsparkeren bij stations'). Het is dus van belang om direct na het kaderbesluit met belanghebbenden een overleg te starten over de mogelijkheden van cofinanciering. Bij de desbetreffende uitvoeringsbesluiten zal een sluitende businesscase gepresenteerd (moeten) worden.

### ***Samenwerking met Ymere en NS Poort***

In het kader van de herontwikkeling is een studieovereenkomst gesloten met Ymere en NS Poort. Met de vaststelling van dit kaderbesluit loopt deze overeenkomst af. Ymere en NS Poort hebben in de afgelopen periode intensief meegewerkt aan het stedenbouwkundige plan en herkennen zich dan ook in de uitgangspunten en essenties van het plan. Tegelijkertijd hebben deze partijen aangegeven zich, mede ook gelet op de lange doorlooptijd van de grondexploitatie, niet te willen committeren aan de (begrote opbrengsten van de) grondexploitatie. Eventuele vervolgspraken zullen daarom per deelgebied worden gemaakt, daar waar deze twee partijen een concreet belang hebben en zich wel committeren aan de uitgangspunten van de grondexploitatie. Daarnaast worden Ymere en NS Poort uitgenodigd om deel te nemen aan een zogenaamde klankbordgroep Marktpartijen.

### ***Ter afsluiting***

Het ambitieniveau dat door het college nagestreefd wordt, is, ondanks de economische crisis en de conjuncturele dip waar de vastgoedmarkt nu in zit, zeer hoog. Het hoge ambitieniveau vereist dus, gelet op de harde tegenwind, bestuurlijke daadkracht en stelt tegelijkertijd hoge eisen aan de belangrijkste stedenbouwkundige, programmatische, financiële en juridische kaders, zodat de gemeente op een goede wijze sturing gegeven kan worden aan de in de ( nabije) toekomst te selecteren marktpartijen en ontwikkelallianties die de gewenste ruimtelijke ontwikkeling gefaseerd en concreet vorm en gestalte moeten gaan geven.

In deze context wordt tegelijkertijd met nadruk opgemerkt dat de komende jaren er een voortdurende behoefte zal bestaan om toekomstige marktomstandigheden zo goed mogelijk in te schatten en de daarbij horende positieve en negatieve effecten op de huidige kosten- en opbrengstenramingen in de grondexploitatie flexibel in te passen.

Uitgaande van een gemeente in regie betekent dit ook dat marktpartijen en particuliere initiatieven invloed hebben op het tempo, de prijsniveaus en de volgorde van de ontwikkelingen: vraaggericht ontwikkelen is het credo.

De gemeente stuurt op dit tempo door gefaseerde gronduitgifte en de (voor-)investeringen in de openbare ruimte (zoals "fixing the link": eerst zaaien en dan oogsten), waarbij deze publieke investeringen een veelvoud aan private investeringen dienen uit te lokken.

**Evaluatie:**

De grondexploitatie Stationsgebied Leiden wordt jaarlijks met het PRIL geactualiseerd en aan de raad voorgelegd. Het kaderbesluit wordt gefaseerd geconcretiseerd door uitvoeringsbesluiten voor de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden per deelgebied voor te leggen aan de raad.

**Bijgevoegde informatie:**

1. Stedenbouwkundig plan (Maxwan, d.d. 24 november 2011);
2. Beeldkwaliteitplan in eindconcept (Maxwan, d.d. 24 november 2011);
3. Grondexploitatie (rapport "Stationsgebied Leiden – Financiële en planeconomische uitgangspunten", d.d. 6 februari 2012);
4. Fasering ontwikkeling deelgebieden Stationsgebied (d.d. 24 november 2011);
5. Overzicht essentiële weergaven stedenbouwkundig plan (d.d. 24 november 2011);
6. Advies Milieudienst West-Holland (d.d. 13 september 2011).

## RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders (raadsvoorstel 12.0063 van 2012), mede gezien het advies van de commissie, **BESLUIT**

1. het stedenbouwkundig plan (Maxwan, d.d. 24 november 2011) vast te stellen als ruimtelijk kader voor de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden en daarmee in te stemmen met de volgende uitgangspunten en essenties:
  - a. schaalverkleining. Nu bevat het Stationsgebied grote onbebouwde ruimten en grote ondoordringbare bouwblokken. Straks is de schaal verkleind tot een maat die vergelijkbaar is met die van de binnenstad;
  - b. fijnmazig netwerk. Er worden nieuwe verbindingen door het gebied gemaakt, vooral voor langzaam verkeer;
  - c. structuur in openbare ruimte. Infrastructuur en asfalt zijn nu dominant en openbare ruimten zijn onaangenaam groot en anoniem. Straks is er een serie straten en pleinen en een verbeterde groenstructuur;
  - d. sokkel en terugliggende bovenbouw (setback). Door een combinatie van lage straatgevels met hogere bovenbouwen ontstaan aantrekkelijke en lichte straten. De hoge gebouwen vallen op die manier minder op;
  - e. overgang van klein (binnenstad) naar groot (Bio Science Park / LUMC). De hoogte van gebouwen sluit aan op de omliggende stadsdelen;
  - f. gemengd gebruik en stedelijke dichtheid. In het Stationsgebied kan straks op een prettige manier gewoond, gewerkt, gewinkeld en ontspannen worden. Door een gevarieerd aanbod aan functies en een relatief hoge bebouwingsdichtheid is er sprake van een rijk stedelijk leven;
  - g. efficiënte vervoersknoop en goede openbare ruimte. Op dit moment zitten verkeersstromen elkaar op diverse plaatsen in de weg. Door aanleg van een nieuw, modern, overkapt of overbouwd busstation aan de zeezijde ontstaat een hoogwaardige OV-terminal;
  - h. stedenbouwkundige en architectonische duurzaamheid. Op een aantal manieren leidt dit stedenbouwkundig plan tot een duurzame inrichting. Onder meer door compact bouwen, efficiënte bereikbaarheid en functionele en sociale menging;
  - i. kwaliteit passend bij de entree van de stad. De gebruikskwaliteit en visuele kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte is van een hoog niveau;
  - j. verbinden van twee gebieden. In plaats van een sterk onderbenut gebied tussen binnenstad en Bio Science Park moet het Stationsgebied de overgang worden die de kwaliteiten van beide gebieden verenigt en Leiden van haar beste kant laat zien;
  
2. het plangebied waarbinnen de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden zal plaatsvinden vast te stellen. Het plangebied is weergegeven in het stedenbouwkundig plan.

Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door het Schuttersveld en de Rijnsburgertunnel. Aan de zeezijde wordt het plangebied begrensd door het Terweepark, de Bargelaan tot het LUMC en de Walenkamptunnel. Aan de zuidzijde

wordt het plangebied begrensd door de Trafolocatie, de Plesmanlaantunnel en de percelen met de opstallen Stationsplein 107 en Morsweg 1 (Morspoortkazerne). Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door de Morssingel en de Rijnsburgersingel voor zover het de binnengebieden betreft. De Stationsweg (tot de brug over de singel) en de twee locaties waar nieuwe bruggen voor langzaam verkeer zijn voorzien (richting het museum van Volkenkunde) zijn ook in het plangebied opgenomen;

3. gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid in de Hoogbouwvisie en aldus in te stemmen met de in het stedenbouwkundig plan bepaalde maximale hoogte van 70 meter voor het Stationsgebied en indien nodig deze hoogte met 10% te overschrijden wanneer een bijzonder ontwerp voor de spits wordt gemaakt;
4. aan de provincie toestemming te vragen om in afwijking van de Provinciale verordening Ruimte binnen de molenbiotopen van 'De Valk' en 'De Put' tot de in het stedenbouwkundig plan bepaalde hoogten te mogen bouwen. Ter onderbouwing van de gewenste ontheffing wordt een windtunnelonderzoek uitgevoerd, om de effecten van de bebouwing op de windvang te kunnen vergelijken met de huidige en de nu volgens de vigerende bestemmingsplannen mogelijke bebouwing;
5. kennis te nemen van het voornemen van het college om de bunker aan de Morsweg 1 tot gemeentelijk monument te verklaren en kennis te nemen van het voornemen van het college om voor de panden Stationsplein 107, Stationsweg 37 en 41 met monumentale waarde een sloopvergunning af te geven;
6. kennis te nemen van het eindconcept beeldkwaliteitplan (Maxwan, d.d. 24 november 2011). Het beeldkwaliteitplan bevat richtlijnen en aanbevelingen voor de realisatie van gebouwen en openbare ruimte. Ten aanzien van de openbare ruimte is een nader onderscheid gemaakt tussen verharde en groene delen en tussen ruimtes met een betekenis op buurtniveau en op stadsniveau. Richtlijnen zijn geformuleerd voor het scheiden of mengen van verkeerssoorten, de overgang tussen gevels en de publieke ruimte, de bestrating, verlichting, bomen en andere inrichtingselementen. Ten aanzien van de bebouwing worden richtlijnen gegeven voor de sokkel, de bovenbouw en de stadswoningen. Aandacht wordt besteed aan de materialen, de flexibiliteit van de gebouwen, toegangen, gevels, reclame-uitingen. Specifiek wordt ingegaan op de daken en de gevels van de sokkels. Voor de bovenbouw wordt gelet op de relatie tussen de torens, de hoogteverschillen en de toppen van de gebouwen;
7. het huidige busstation te verplaatsen van de centrumzijde naar de zeezijde en aan de zeezijde een OV-terminal te realiseren;
8. de huidige busroute Stationsweg - Steenstraat te verplaatsen en het tracé van de HOV-verbinding bij station Leiden CS gelet op besluitpunt 7 te laten lopen via het Schuttersveld - Rijnsburgertunnel - Bargelaan - Bontiuspad;

9. het in het stedenbouwkundig plan en de grondexploitatie opgenomen richtinggevende programma vast te stellen. Het richtinggevende programma heeft de volgende omvang:
  - a. Wonen - 90.200 m<sup>2</sup> BVO.
  - b. Kantoren - 62.300 m<sup>2</sup> BVO.
  - c. Maatschappelijke voorzieningen - 5.200 m<sup>2</sup> BVO.
  - d. Detailhandel -16.200 m<sup>2</sup> BVO.
  - e. Leisure - 8.400 m<sup>2</sup> BVO.
  - f. Hotel en Conferentie - 7.800 m<sup>2</sup> BVO.
  - g. Fietsparkeren - 8.300 m<sup>2</sup> BVO.
  - h. Autoparkeren - 58.000 m<sup>2</sup> BVO.
10. motie M100129/1 van dhr. van Haaster (D66) inzake Marktonderzoek evenementenfunctie als afgedaan te beschouwen;
11. de grondexploitatie Stationsgebied Leiden exclusief deelgebied Morssingelblok zoals beschreven in het rapport "Stationsgebied Leiden - Financiële en planeconomische uitgangspunten", (d.d. 6 februari 2012) als financieel kader vast te stellen. De grondexploitatie Stationsgebied Leiden exclusief deelgebied Morssingelblok heeft een geprognosticeerd tekort van € 0,3 mln. (NCW, 1-1-2012) en is inclusief een risicovoorziening van € 7,4 mln. (NCW, 1-1-2012);
12. in te stemmen met het principe van verevening van kosten en opbrengsten binnen de grondexploitatie Stationsgebied Leiden in plaats van verevening van kosten en opbrengsten met de Vereveningsreserve Grondexploitaties. De herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden krijgt daardoor een status aparte en wordt financieel losgekoppeld van de andere ruimtelijke ambities van Leiden zoals opgenomen in het PRIL. Bij de jaarlijkse vaststelling van het PRIL wordt apart verantwoording afgelegd over de financiële voortgang van het Stationsgebied Leiden;
13. geheimhouding te bekrachtigen ten aanzien van de grondexploitatie Stationsgebied Leiden en het rapport "Stationsgebied Leiden - Financiële en planeconomische uitgangspunten" (d.d. 6 februari 2012) op grond van artikel 25 lid 3 van de Gemeentewet;
14. De benodigde plankosten na kaderbesluit - jaarlijks een bedrag van € 0,75 mln. - ten laste te brengen van de grondexploitatie Stationsgebied Leiden;
15. in te stemmen met gefaseerde besluitvorming over de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden door per deelgebied apart het uitvoeringsbesluit aan de raad voor te leggen;
16. in te stemmen met het apart voorleggen van de gewenste verwerving van Stationsplein 26-242, gelegen in het deelgebied Morssingelblok, aan de raad op het moment dat in principe overeenstemming met de eigenaar is bereikt, waarbij de voorwaarde voor deze aankoop is dat het pand gedurende een periode van tien jaar

kostendekkend kan worden geëxploiteerd tot het moment dat het pand kan worden ingebracht in de grondexploitatie Stationsgebied Leiden;

17. in te stemmen met het apart voorleggen van de gewenste verwerving van locatie Terweepark aan de raad op het moment dat in principe overeenstemming met de eigenaar is bereikt;

Gedaan in de openbare raadsvergadering van,

de Griffier,                      de Voorzitter,

**TECHNISCHE INFORMATIE:**

Opstellers:	R. Bergenhenegouwen
Organisatieonderdeel:	Projectmanagementbureau
Telefoon:	071-516.5397
E-mail:	<a href="mailto:r.bergenhenegouwen@leiden.nl">r.bergenhenegouwen@leiden.nl</a>

**Portefeuillehouder:**

Ruimtelijke Ordening, Binnenstad en Publiekszaken



<b>Onderwerp</b>	Kaderbesluit herontwikkeling Stationsgebied Leiden
------------------	--

**Besluiten:**

1. de raad voor te stellen om het stedenbouwkundig plan (Maxwan, d.d. 24 november 2011) vast te stellen als ruimtelijk kader voor de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden en daarmee in te stemmen met de volgende uitgangspunten en essenties:
  - a. schaalverkleining. Nu bevat het Stationsgebied grote onbebouwde ruimten en grote ondoordringbare bouwblokken. Straks is de schaal verkleind tot een maat die vergelijkbaar is met die van de binnenstad;
  - b. fijnmazig netwerk. Er worden nieuwe verbindingen door het gebied gemaakt, vooral voor langzaam verkeer;
  - c. structuur in openbare ruimte. Infrastructuur en asfalt zijn nu dominant en openbare ruimten zijn onaangenaam groot en anoniem. Straks is er een serie straten en pleinen en een verbeterde groenstructuur;
  - d. sokkel en terugliggende bovenbouw (setback). Door een combinatie van lage straatgevels met hogere bovenbouwen ontstaan aantrekkelijke en lichte straten. De hoge gebouwen vallen op die manier minder op;
  - e. overgang van klein (binnenstad) naar groot (LUMC / Bio Science Park). De hoogte van gebouwen sluit aan op de omliggende stadsdelen;
  - f. gemengd gebruik en stedelijke dichtheid. In het Stationsgebied kan straks op een prettige manier gewoond, gewerkt, gewinkeld en ontspannen worden. Door een gevarieerd aanbod aan functies en een relatief hoge bebouwingsdichtheid is er sprake van een rijk stedelijk leven;
  - g. efficiënte vervoersknoop en goede openbare ruimte. Op dit moment zitten verkeersstromen elkaar op diverse plaatsen in de weg. Door aanleg van een nieuw, modern, overkapt of ingepast busstation aan de zeezijde ontstaat een hoogwaardige OV-terminal;
  - h. stedenbouwkundige en architectonische duurzaamheid. Op een aantal manieren leidt dit stedenbouwkundig plan tot een duurzame inrichting. Onder meer door compact bouwen, efficiënte bereikbaarheid en functionele en sociale menging;
  - i. kwaliteit passend bij de entree van de stad. De gebruikskwaliteit en visuele kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte is van een hoog niveau;
  - j. verbinden van twee gebieden. In plaats van een sterk onderbenut gebied tussen binnenstad en Bio Science Park moet het Stationsgebied de overgang worden die de kwaliteiten van beide gebieden verenigt en Leiden van haar beste kant laat zien;
  
2. de raad voor te stellen het plangebied waarbinnen de herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden zal plaatsvinden vast te stellen. Het plangebied is weergegeven in het stedenbouwkundig plan. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door het Schuttersveld en de Rijnsburgertunnel. Aan de zeezijde wordt het plangebied begrensd door het Terweepark, de Bargelaan tot het LUMC en de Walenkamptunnel. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de

Trafolocatie, de Plesmanlaantunnel en de percelen met de opstallen Stationsplein 107 en Morsweg 1 (Morspoortkazerne). Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door de Morssingel en de Rijnsburgersingel voor zover het de binnengebieden betreft.

De Stationsweg (tot de brug over de singel) en de twee locaties waar nieuwe bruggen voor langzaam verkeer zijn voorzien (richting het museum van Volkenkunde) zijn ook in het plangebied opgenomen;

3. de raad voor te stellen om gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid in de Hoogbouwvisie en aldus in te stemmen met de in het stedenbouwkundig plan bepaalde maximale hoogte van 70 meter voor het Stationsgebied en indien nodig deze hoogte met 10% te overschrijden wanneer een bijzonder ontwerp voor de spits wordt gemaakt;
4. de raad voor te stellen om aan de provincie toestemming te vragen om in afwijking van de Provinciale verordening Ruimte binnen de molenbiotopen van 'De Valk' en 'De Put' tot de in het stedenbouwkundig plan bepaalde hoogten te mogen bouwen. Ter onderbouwing van de gewenste ontheffing wordt een windtunnelonderzoek uitgevoerd, om de effecten van de bebouwing op de windvang te kunnen vergelijken met de huidige en de nu volgens de vigerende bestemmingsplannen mogelijke bebouwing;
5. de raad in kennis te stellen van ons voornemen om de bunker aan de Morsweg 1 tot gemeentelijk monument te verklaren en de raad in kennis te stellen van ons voornemen om voor de panden Stationsplein 107, Stationsweg 37 en 41 met monumentale waarde een sloopvergunning af te geven;
6. het eindconcept beeldkwaliteitplan (Maxwan, d.d. 24 november 2011) vrij te geven voor inspraak en ter kennisneming aan de raad aan te bieden. Het eindconcept beeldkwaliteitplan wordt tegelijk met het (nog op te stellen) ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied Stadszijde gedurende zes weken ter inzage gelegd. Het beeldkwaliteitplan bevat richtlijnen en aanbevelingen voor de realisatie van gebouwen en openbare ruimte. Ten aanzien van de openbare ruimte is een nader onderscheid gemaakt tussen verharde en groene delen en tussen ruimtes met een betekenis op buurtniveau en op stadsniveau. Richtlijnen zijn geformuleerd voor het scheiden of mengen van verkeerssoorten, de overgang tussen gevels en de publieke ruimte, de bestrating, verlichting, bomen en andere inrichtingselementen. Ten aanzien van de bebouwing worden richtlijnen gegeven voor de sokkel, de bovenbouw en de stadswoningen. Aandacht wordt besteed aan de materialen, de flexibiliteit van de gebouwen, toegangen, gevels, reclame-uitingen. Specifiek wordt ingegaan op de daken en de gevels van de sokkels. Voor de bovenbouw wordt gelet op de relatie tussen de torens, de hoogteverschillen en de toppen van de gebouwen;
7. de raad voor te stellen om het huidige busstation te verplaatsen van de centrumzijde naar de zeezijde en aan de zeezijde een OV-terminal te realiseren;

8. de raad voor te stellen om de huidige busroute Stationsweg - Steenstraat te verplaatsen en het tracé van de HOV-verbinding bij station Leiden CS gelet op besluitpunt 7 te laten lopen via het Schuttersveld - Rijnsburgertunnel - Bargelaan - Bontiuspad;
9. de raad voor te stellen om het in het stedenbouwkundig plan en de grondexploitatie opgenomen richtinggevende programma vast te stellen. Het richtinggevende programma heeft de volgende omvang:
  - a. Wonen - 90.200 m<sup>2</sup> BVO.
  - b. Kantoren - 62.300 m<sup>2</sup> BVO.
  - c. Maatschappelijke voorzieningen - 5.200 m<sup>2</sup> BVO.
  - d. Detailhandel - 16.200 m<sup>2</sup> BVO.
  - e. Leisure - 8.400 m<sup>2</sup> BVO.
  - f. Hotel en Conferentie - 7.800 m<sup>2</sup> BVO.
  - g. Fietsparkeren - 8.300 m<sup>2</sup> BVO.
  - h. Autoparkeren - 58.000 m<sup>2</sup> BVO.
10. motie M100129/1 van dhr. van Haaster (D66) inzake Marktonderzoek evenementenfunctie voor ons college als afgedaan te beschouwen;
11. de raad voor te stellen om de grondexploitatie Stationsgebied Leiden exclusief deelgebied Morssingelblok zoals beschreven in het rapport "Stationsgebied Leiden - Financiële en planeconomische uitgangspunten", (d.d. 6 februari 2012) als financieel kader vast te stellen. De grondexploitatie Stationsgebied Leiden exclusief deelgebied Morssingelblok heeft een geprognosticeerd tekort van € 0,3 mln. (NCW, 1-1-2012) en is inclusief een risicovoorziening van € 7,4 mln. (NCW, 1-1-2012);
12. de raad voor te stellen om in te stemmen in te stemmen met het principe van verevening van kosten en opbrengsten binnen de grondexploitatie Stationsgebied Leiden in plaats van verevening van kosten en opbrengsten met de Vereveningsreserve Grondexploitaties. De herontwikkeling van het Stationsgebied Leiden krijgt daardoor een status aparte en wordt financieel losgekoppeld van de andere ruimtelijke ambities van Leiden zoals opgenomen in het PRIL. Bij de jaarlijkse vaststelling van het PRIL wordt apart verantwoording afgelegd over de financiële voortgang van het Stationsgebied Leiden;
13. geheimhouding op te leggen ten aanzien van het rapport "Stationsgebied Leiden - Financiële en planeconomische uitgangspunten" (d.d. 6 februari 2012) op grond van artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet;
14. de raad voor te stellen om de benodigde plankosten na kaderbesluit - jaarlijks een bedrag van € 0,75 mln. - ten laste te brengen van de grondexploitatie Stationsgebied Leiden;
15. de raad voor te stellen om in te stemmen met gefaseerde besluitvorming over de herontwikkeling van het Stationsgebied door per deelgebied apart het uitvoeringsbesluit aan de raad voor te leggen;

16. de raad voor te stellen om in te stemmen met het apart voorleggen van de gewenste verwerving van Stationsplein 26-242, gelegen in het deelgebied Morssingelblok, aan de raad op het moment dat in principe overeenstemming met de eigenaar is bereikt, waarbij de voorwaarde voor deze aankoop is dat het pand gedurende een periode van tien jaar kostendekkend kan worden geëxploiteerd tot het moment dat het pand kan worden ingebracht in de grondexploitatie Stationsgebied Leiden;
17. de raad voor te stellen om in te stemmen met het apart voorleggen van de gewenste verwerving van locatie Terweepark aan de raad op het moment dat in principe overeenstemming met de eigenaar is bereikt;
18. kennis te nemen van de notitie "Herontwikkeling Stationsgebied - Tijdsplanning, (voorlopige) Projectorganisatie en vervolgproces" (d.d. 29 november 2011);
19. in te stemmen met het voeren van bestuurlijk overleg met de Raad van Bestuur van het LUMC over het al dan niet meewerken aan de verplaatsing van het busstation naar de zeezijde voor het moment dat dit kaderbesluit formeel aan de raad ter vaststelling wordt voorgelegd.

### **Persamenvatting:**

#### **Kaderbesluit herontwikkeling Stationsgebied en omgeving vastgesteld**

Gemeente Leiden gaat het Stationsgebied Leiden herontwikkelen tot een aantrekkelijk gebied waar wonen en werken samenkomen en waar ruimte is voor winkelen, vrijetijdsbesteding, horeca en parkeren. Het college van B&W heeft de kaders waarbinnen de herontwikkeling van het Stationsgebied moet plaatsvinden vastgesteld.

Het gebied wordt gefaseerd herontwikkeld. Het Rijnsburgerblok vormt de start van de herontwikkeling en wordt in 2016 opgeleverd. Rond 2025 zou het plan volledig gerealiseerd moeten zijn. Het kaderbesluit voor de herontwikkeling van het gebied wordt begin 2012 voorgelegd aan de gemeenteraad.

