



Leiden

Burgemeester en Wethouders

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Provincie Zuid-Holland
Gedeputeerde Staten
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Gemeente Leiden
Bezoekadres Stadhuis
Stadhuisplein 1
Postadres Postbus 9100
2300 PC Leiden
Telefoon 14071
E-Mail a.nijssen@leiden.nl
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 15 december 2016
Ons kenmerk Z/16/377627
Onderwerp Verzoek ontheffing Verordening Ruimte

Contactpersoon A.B.F. Nijssen
Doorkiesnummer 071 516 5897

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

In overeenstemming met de gemeenteraad doet het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden hierbij een verzoek tot het verlenen van ontheffing ex artikel 3.2, lid 1 van de Verordening Ruimte ten behoeve van het project 'Stationsgebied Leiden'. Het verzoek om ontheffing heeft betrekking op de molenbiotoop van molen De Valk, gelegen aan de 2^e Binnenvestgracht 1 te Leiden.

In deze brief zullen wij eerst een korte beschrijving geven van het project 'Stationsgebied Leiden' en de daarmee gemoeide belangen. Daarbij gaan wij ook in op de relatie met het huidige beleid van rijk, provincie en regio. Daarna zullen wij onze motivering geven voor het verzoek om ontheffing waaronder.

Herontwikkeling Stationsgebied Leiden - aanleiding

De gemeente Leiden is gestart met de herontwikkeling van haar stationsgebied. Deze herontwikkeling is hard nodig: op dit moment biedt het stationsgebied van Leiden niet wat de stad hiervan mag verwachten. De volgende redenen geven aanleiding om het stationsgebied nu groots aan te pakken:

- het stationsgebied biedt een troosteloze aanblik van matige openbare ruimte en verouderde, monofunctionele gebouwen. Dit resulteert in een slechte stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied;
- het stationsgebied benut bij lange na niet de mogelijkheden die zij heeft voor functiemenging en verdichting. Dit resulteert in een slechte programmatische kwaliteit van het gebied;
- het stationsgebied van Leiden vormt de entree tot zowel de historische binnenstad als het Leiden Bio Science Park (LBSP) met onder andere het Leids Universitair Medisch Centrum (LUMC). Beide entrees zijn nu slecht van kwaliteit, zowel stedenbouwkundig als programmatisch;
- het stationsgebied vormt ook de verbindende schakel tussen genoemde twee gebieden (binnenstad en LBSP). Op dit moment zijn de twee zijden van het station twee verschillende werelden en niet goed met elkaar verbonden: zij staan met de rug naar elkaar;
- Leiden Centraal is in reizigersaantallen het vijfde station van Nederland en is op slechts vijftien minuten van Schiphol en Den Haag en op een half uur van Amsterdam

gelegen. Deze positie maakt duidelijk dat het station én het stationsgebied een belangrijke rol vervullen in het Randstedelijke netwerk;

- Leiden Centraal is door Holland Rijnland en de Provincie Zuid-Holland uitgeroepen tot een van de centrale kantorenlocatie in de regio waar groei mogelijk is.

Herontwikkeling Stationsgebied Leiden – aanpak

Het moge duidelijk zijn dat een kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van het stationsgebied noodzakelijk is. Om deze verbetering mogelijk te maken is in opdracht van de gemeente Leiden door bureau Maxwan uit Rotterdam een stedenbouwkundig plan opgesteld. Dit stedenbouwkundig plan is in 2012 door de gemeenteraad van Leiden vastgesteld.

De hoofddoelstelling is om in het stationsgebied *“een kwalitatief hoogwaardige omgeving te realiseren met integrale aandacht voor het optimaliseren van de uitgebreide vervoersknoop en het benutten van de economische en ruimtelijke ontwikkelpotentie van het gebied als verbindende as tussen de historische binnenstad en het Leiden Bio Science Park.”*

De drie subdoelstellingen daarbij zijn:

1. het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van de belangrijkste entree van Leiden;
2. het versterken van de economische functie van het stationsgebied door het vinden van de optimale combinatie van wonen, werken en mobiliteit;
3. het bevorderen van bezoek aan de binnenstad vanuit het stationsgebied, zodat daar meer bestedingen plaatsvinden.

In het stedenbouwkundig plan van Maxwan zijn deze doeltellingen vertaald in tien uitgangspunten:

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 (sokkels) met hogere bovenbouwen ontstaan aantrekkelijke en lichte straten. De hoge gebouwen vallen op die manier minder op vanaf de straat.
5. Overgang van klein (binnenstad) naar groot (LBSP / 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. 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.

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 LBSP wordt het stationsgebied de overgang die de kwaliteiten van beide gebieden verenigd en Leiden van haar beste kant laat zien.

Relatie met landelijk, provinciaal en regionaal beleid

De herontwikkeling in het stationsgebied sluit aan bij landelijk, provinciaal en regionaal beleid.

Rients Dijkstra, Rijksadviseur Infrastructuur en Stad, verwoordt dit als volgt:

"Door bundeling van infrastructuur en bebouwing, en door binnenstedelijke herontwikkeling en intensivering, kan de stedelijke economie worden gestimuleerd en wordt tegelijk multimodale bereikbaarheid van bestemmingen mogelijk."

Het Planbureau voor de leefomgeving (PBL) zegt:

"De overheid wil banengroei en woningbouw vooral bij multimodale knooppunten, plekken die met verschillende vervoermiddelen – auto, openbaar vervoer – goed bereikbaar zijn. Dat is niet gelukt. Circa 60 procent van de groei sinds 2000 vond plaats op snelweglocaties. Een betere afstemming tussen centraal infrastructuur- en decentraal ruimtelijkeordeningsbeleid is van belang om beide beleidsdomeinen doelmatiger en doeltreffender te laten zijn. Nu gaan ontwikkelingen in wonen, werken en mobiliteit regelmatig tegen elkaar in, terwijl ze elkaar ook kunnen versterken."

Het landelijk beleid is doorvertaald op provinciaal niveau. Zo is in de Visie Ruimte en Mobiliteit opgenomen dat de provincie Zuid-Holland met het oog op het vergroten van de agglomeratiekracht nieuwbouw van voorzieningen bij knooppunten wil concentreren. *"Binnen de stedelijke agglomeratie stuurt de provincie op sterke en complementaire centra en ontwikkelingslocaties bij knooppunten. Nieuwe investeringen in gebiedsontwikkeling, mobiliteit en infrastructuur worden zo veel mogelijk geconcentreerd."* (Visie Ruimte en Mobiliteit)

Bij de uitwerking van het knooppunten- en centrabeleid in het Programma Ruimte heeft de provincie zich ten doel gesteld om gemeenten en regio's te stimuleren om ruimtelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied zoveel mogelijk te realiseren binnen de invloedsgebieden van de treinstations van Stedenbaan.

"Het aantal concentratielocaties wordt in vergelijking met de PSV 2011 verder beperkt. [] Deze beperking van het aantal locaties past binnen de provinciale inzet op het vergroten van de agglomeratiekracht. Om dit te bereiken, is concentratie wenselijk van voorzieningen als kantoren, detailhandel en bovenlokale voorzieningen en zijn er goede verbindingen nodig tussen de verschillende centra. Hieruit volgt de keuze voor locaties die gelegen zijn bij belangrijke treinstations langs Stedenbaan.

Het gaat om de volgende concentratielocaties: Leiden CS, Den Haag CS/NOI, Gouda CS, Rotterdam CS, Rotterdam Alexander, Delft CS, en Dordrecht CS." (Programma Ruimte)

Ook Holland Rijnland heeft in haar regionale kantorenstrategie locaties met toekomstwaarde aangewezen. De stationsgebieden van Leiden en Alphen aan den Rijn vallen binnen de categorie Duurzame kantoorlocaties.

"Deze locaties zijn in trek bij beleggers en hebben toekomstwaarde. Met name door de

situering rond een intercity station en het multifunctionele karakter. Zowel Leiden Centraal als het station Alphen aan den Rijn zijn knooppunten in het StedenbaanPlus netwerk. Voor de locaties rond deze stations geldt dat aanvulling van het kantorenprogramma door middel van nieuwbouw mogelijk is.” (Kantorenstrategie Holland Rijnland)

Invloed van het project op de molenbiotoop van molen De Valk

Om inzicht te krijgen in de theoretische invloed van het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied op de molenbiotoop van molen De Valk is aan bureau Peutz gevraagd om een windtunnelonderzoek uit te voeren.

In dit onderzoek (kenmerk: WA 153-3-RA d.d. 30 augustus 2012) concludeert Peutz dat het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied op molen De Valk ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan een afname van 15% draaiuren veroorzaakt. Hierbij vermeldt Peutz ook dat het om theoretische draaiuren gaat, en de afname in de praktijk minder zal zijn gezien de overwegende windrichting.

Om het aantal draaiuren dat in theorie afneemt te compenseren is in overleg met de eigenaar van molen De Valk, Erfgoed Leiden en Omstreken, besloten tot een financiële compensatie. In bijgevoegd memo (bijlage bij deze brief) is uiteengezet hoe deze compensatie er uit ziet. Samengevat betekent de compensatie dat er extra formatie (fte) op de molen wordt gezet waardoor in de praktijk er altijd, tijdens openingstijden van de molen, een molenaar aanwezig is die de molen kan laten draaien.

Wij denken dat met deze oplossing in de praktijk de effecten van het stedenbouwkundig plan op de molenbiotoop van molen De Valk nihil zullen zijn voor wat betreft het aantal draaiuren.

Financiën

De provincie heeft een ‘Compensatieregeling molenbiotoop’ vastgesteld. Deze compensatieregeling kan als voorwaarde aan een ontheffing worden gekoppeld.

Op basis van deze compensatieregeling wordt gekeken naar de effecten van een plan op de molenbiotoop aan de hand van het percentage van de gradencirkel. Bij een effect groter dan 20% (zijnde meer dan 72°) is sprake van een grote belemmering en bedraagt de (maximale) compensatie € 360.000,-.

Bij de door u reeds verleende ontheffing voor het Rijnsburgerblok deel 1 is een compensatie van € 180.000,- als voorwaarde opgelegd. Dit bedrag zullen wij met nogmaals € 180.000,- aanvullen zodat de maximale compensatie gereserveerd wordt voor eventuele vervangingskosten van de draaigevoelige onderdelen van molen De Valk.

Belangenafweging en motivering ontheffing molenbiotoop molen De Valk

Wij zijn van mening dat er een groot maatschappelijk belang gemoeid is met de herontwikkeling van het stationsgebied van Leiden. Deze herontwikkeling is in lijn met landelijk, regionaal en provinciaal beleid en draagt in belangrijke mate bij aan de bouwopgave voor Leiden. Het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied zoals Maxwan dat heeft opgesteld biedt veel kwaliteit, zowel stedenbouwkundig als programmatisch.

Hier tegenover staat dat wij ons bewust zijn van de invloed die dit stedenbouwkundig plan heeft op de molenbiotoop van molen De Valk. Om deze invloed in kaart te brengen hebben wij door Peutz een theoretische studie laten verrichten met behulp van een windtunnel.

Mede op basis van de resultaten van dat onderzoek hebben wij besloten om de theoretische afname van draaiuren van de molen als gevolg van het stedenbouwkundig plan in overleg met de eigenaar van de molen te compenseren.

Wij denken dat wij, met het inzetten van extra formatie zoals hiervoor en in de bijlage is beschreven, de juiste compensatie hebben gevonden en daarmee de effecten van het stedenbouwkundig plan op de molen in de praktijk goed te ondervangen zijn.

Zetten wij de belangen zoals vertaald in het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied af tegenover het belang van de molenbiotoop en betrekken wij de door ons voorgestelde compensatie daarbij, dan denken wij dat een ontheffing van de Verordening Ruimte op zijn plaats is. Wij verzoeken u dan ook deze ontheffing te verlenen.

Reikwijdte ontheffing

De ontheffing waar wij u om verzoeken betreft een ontheffing voor het uitvoeren van het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied, voor zover dit effecten heeft op de molenbiotoop van molen De Valk.

In de praktijk betekent dit dat wij u verzoeken om ontheffing te verlenen voor alle komende projecten op basis van het stedenbouwkundig plan voor zover die vallen binnen de molenbiotoop van molen De Valk en daarmee strijdig zijn.

Daarbij geven wij u in overweging dat deze projecten op dit moment wat betreft hoogte en situering nog niet zijn vastgelegd, maar wel altijd zullen voldoen aan het stedenbouwkundig plan inclusief de daarin opgenomen afwijkingsmogelijkheden en hoogtezonering. De maximale kaders voor toekomstige bebouwing zijn daarmee vastgelegd.

Planning

Het eerste concrete project dat wij uitvoeren in het stationsgebied is het Rijnsburgerblok deel 1, het gebouw 'De Lorentz'. Voor dit plan heeft u reeds een ontheffing verleend.

Het hiernavolgende project dat wij ter hand nemen is het Rijnsburgerblok deel 2. Een bestemmingsplan voor dit project zullen wij u begin 2017 aanbieden. Vaststelling van dat bestemmingsplan hebben wij voorzien voor eind 2017.

Ook in 2017 zullen wij meer duidelijkheid hebben over de aanpak van de overige deelgebieden rond het Stationsplein (YNS-locatie, Buskavel, Trafolocatie) en deze oppakken.

Het verkrijgen van een ontheffing is dus urgent.

Conclusie

Wij gaan er van uit hiermee ons verzoek om ontheffing voldoende gemotiveerd te hebben en verzoeken u de gevraagde ontheffing ex artikel 3.2, lid 1 van de Verordening Ruimte ten behoeve van het project 'Stationsgebied Leiden in relatie tot molen De Valk' te verlenen.

Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders van Leiden,
de secretaris,



J.D. Nauta

Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Bijlagen:

1. Stedenbouwkundig plan Stationsgebied Leiden (Maxwan)
2. Windtunnelonderzoek met kenmerk WA 153-3-RA d.d 30 augustus 2012 (Peutz)
3. Visualisaties stedenbouwkundig plan en molenbiotoop (Gemeente Leiden)
4. Memo molen De Valk (Erfgoed Leiden en Omstreken)