

Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Gemeente Leiden

Bezoekadres Stadhuis

Stadhuisplein 1

Aan de leden van de gemeenteraad

Postadres Postbus 9100

2300 PC Leiden

Telefoon 14071

E-Mail

Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 17 december 2024

Contactpersoon Inge van Huffelen

Ons kenmerk Z/24/3769720

Doorkiesnummer 06-52043488

Onderwerp Concept Raadsinformatiebrief NKO
knooppunt Leiden

Beste leden van de raad,

Op 14 november 2022 hebben wij u geïnformeerd over de startbeslissing MIRT-Verkenning Knooppunt Leiden Centraal ([Z/22/3449392](#)) en op 13 juni 2023 over de bijbehorende participatieaanpak ([Z/23/3524662](#)). De startbeslissing was een belangrijk besluit voor de ontwikkeling van de stad Leiden en de regio als geheel. Leiden Centraal is immers het knooppunt waar de Leidse agglomeratie letterlijk en figuurlijk samenkomt en verbonden is met de rest van Nederland. In deze brief informeren wij u over de huidige stand van zaken en besluitvorming in de gezamenlijke Rijk-regio verkenning naar de ontwikkeling van knooppunt Leiden Centraal en het toekomstbestendig en duurzaam maken van het stationsgebied. Achtereenvolgens beschrijven wij 1. de opgave, 2. de aanpak om te komen tot kansrijke oplossingsrichtingen, 3. de drie kansrijke oplossingsrichtingen en 4. het vervolgproces van de MIRT-Verkenning.

1. Knooppunt Leiden Centraal

Knooppunt Leiden Centraal staat voor een integrale, meervoudige, ruimte-intensieve en langjarige opgave. De hoofdopgave is een samenstelling van vier belangrijke opgaven die spelen rondom Knooppunt Leiden Centraal:

1. Het versterken van de (inter)nationale economie en concurrentiepositie (door aanwezigheid van het life science & health cluster op het LBSP).
2. De bouw van vele woningen ten behoeve van de grote (regionale) woningbouwopgave.
3. Het organiseren van hoogwaardige en toekomst mobiliteitsvoorzieningen.
4. Het stimuleren van een duurzame ontwikkeling van het knooppunt.

Leiden Centraal is het 6^e station van Nederland. Het verbindt een sterk groeiende regio van 500.000 inwoners en 240.000 werkenden met de rest van Nederland. Het aantal reizigers groeit met 40% naar 135.000 reizigers per dag in 2040. Met de voorliggende opgave transformeert Knooppunt Leiden Centraal naar een hoogwaardig knooppunt voor openbaar vervoer die reizigers veel reis-, overstap- en verblijfskwaliteit moet gaan bieden. De opgave draagt ook bij aan het ontwikkelen van een

levendige stadsbuurt met een aangenaam verblijfsklimaat, gemengde voorzieningen, hoogwaardige openbare ruimte en nieuwe woon- en werkprogramma's. Tot slot vormt het knooppunt een verbindende schakel tussen het LBSP en de historische binnenstad.

Fundamentele ingrepen zijn nodig om Knooppunt Leiden Centraal en het hele Stationsgebied toekomstbestendig te maken, de verwachte groei aan te kunnen en van het Stationsgebied een plek te maken waar wonen, werken, reizen en verblijven prettig is in een duurzame, groene, verkeersveilige en goed functionerende omgeving. Dit vraagt om een integrale aanpak waarbij verbinden, vergroenen en ontmoeten centraal staan: een openbare ruimte die een aangenaam verblijfsklimaat biedt en waar de menselijke maat en een duurzame groene inrichting bijdragen aan de kwaliteit van het gebied en daarmee ook het economisch vestigingsklimaat.

Om deze doelen te bereiken werken het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), gemeente Leiden, provincie Zuid-Holland, ProRail, NS Stations en het Leids Universitair Medisch Centrum (LUMC) samen aan een MIRT-Verkenning van de mogelijkheden hiervoor. Beoogd resultaat is een zogenaamd Voorkeursalternatief en financiële en samenwerkingsafspraken in 2025.

Knooppunt Leiden Centraal is onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport). De Oude Lijn is de spoorlijn tussen Dordrecht en Leiden Centraal en verbindt de steden in de zuidelijke Randstand met elkaar. Binnen de MIRT-verkenning Oude Lijn worden mogelijkheden onderzocht om de vier bestaande knooppunten, waaronder Knooppunt Leiden Centraal, te verbeteren, vier nieuwe stations te bouwen en op het traject meer treinen te laten rijden. Dat is nodig om de bouw van 170.000 woningen en de economische groei met 85.000 arbeidsplaatsen in de regio mogelijk te maken. Knooppunt Leiden Centraal is daarmee onderdeel van een veel groter Rijk-regio samenwerkingsprogramma.

Tegelijkertijd is Knooppunt Leiden Centraal een belangrijk OV-knooppunt voor de hele regio. Het knooppunt verbindt omliggende plaatsen als Katwijk, Oegstgeest, Leiderdorp en Alphen met de rest van Nederland. Het is de schakel tussen de metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam – Den Haag en bovendien het start- respectievelijk eindpunt van de oost-westverbinding Leiden - Utrecht (en verder). Ook de internationale bereikbaarheid van het knooppunt Leiden via Schiphol is van belang voor de regio en in het bijzonder voor de concurrentiepositie van het Leiden BioScience Park. Lokaal is het knooppunt onderdeel van de gebiedsontwikkeling Stationsgebied.

2. Aanpak MIRT- Verkenning om te komen tot kansrijke oplossingsrichtingen

Sinds de Startbeslissing eind 2022 hebben we de volgende fasen in de MIRT-verkenning doorlopen:

- *Vorbereidingsfase.*
Er is een aanbesteding gedaan van adviesdiensten. Dit heeft geleid tot de selectie van een consortium van bureaus dat met het team van de samenwerkingspartners de MIRT-verkenning uitvoert. Het consortium Team Op Leiden is gecontracteerd dat bestaat uit ingenieursbureau RoyalHaskoningDHV, Stedenbouwkundig bureau West8, Architectenbureau gespecialiseerd in stations BenthemCrouwel en managementbureau AT Osborne. In deze fase is ook het participatieproces verder uitgewerkt en voorbereid evenals de aanpak van de onderzoeken.
- *Analysefase.*
In deze fase zijn onderdelen van de totaalopgave per bouwsteen en in onderlinge samenhang geanalyseerd. De mogelijke oplossingen voor onder andere het treinstation, het busstation, de stallingsopgave voor fietsen, de stedelijke verbindingen, het ruimtelijke programma etc. zijn beoordeeld op kansrijkheid. In lijn met de MIRT spelregels, vallen in deze fase vooral de niet-kansrijke bouwstenen af zodat enkel kansrijke oplossingsrichtingen over blijven. Zie bijlage Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). In de NKO is de verantwoording van dit onderzoek naar een selectie van bouwstenen en het op basis daarvan formuleren van mogelijke, integrale oplossingsrichtingen. Die integrale oplossingsrichtingen zijn vervolgens beoordeeld op grond van het beoordelingskader dat voor de MIRT-Verkenning is opgesteld. Die beoordeling is eveneens opgenomen in de Nota Kansrijke Oplossingen (NKO). In een technisch overleg zijn de leden van de Raadcommissies Stedelijke Ontwikkeling en Leefbaarheid & Bereikbaarheid in september jl. geïnformeerd over de belangrijkste bevindingen over de mogelijke oplossingsrichtingen en de advisering over de trechtering naar de drie kansrijke oplossingsrichtingen
- *Besluitvorming over kansrijke oplossingsrichtingen en participatie.*
In de NKO zijn zes integrale oplossingsrichtingen geformuleerd en beoordeeld. Bij de

ontwikkeling en ook bij de beoordeling ervan is een uitgebreid participatieproces gevolgd, zie bijlage F van de NKO. In de participatieaanpak is onderscheid gemaakt in drie niveaus; adviseren, raadplegen en informeren. De Adviesgroep (bestaande uit maatschappelijke organisaties) en het Gebruikerspanel (50 gelote gebruikers en bewoners van het stationsgebied) hebben op het niveau van adviseren meegedacht over de opgave, het beoordelingskader en de oplossingsrichtingen. Aanvullend zijn de instrumenten brede online raadpleging, de fysieke meedenksessies, de wandelingen en het Doe Mee platform ingezet om de brede omgeving te raadplegen en informeren.

3. Drie kansrijke oplossingsrichtingen

In de analysefase van de MIRT-verkenning Knooppunt Leiden Centraal zijn zeven bouwstenen afzonderlijk en in onderlinge samenhang geanalyseerd. Van die zeven zijn er drie primair onderscheidend, mede omdat ze de ruimte bepalen voor de andere bouwstenen (Figuur 1).



Figuur 1 Bouwstenen Knooppunt Leiden Centraal

Volgens een uitgebreid afwegings- en keuzeprocess zijn op basis van deze bouwstenen zes integrale oplossingsrichtingen geformuleerd en beoordeeld, dit is uitgebreid beschreven in de bijlage Nota Kansrijke Oplossingen. De beoordeling van de zes integrale oplossingsrichtingen en de advisering uit de participatie zijn voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg Knooppunt Leiden Centraal en aan het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn.

In meerdere bestuurlijke stappen zijn in het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn op 12 december 2024 drie kansrijke oplossingsrichtingen vastgesteld. Daarmee vallen de niet- kansrijke bouwstenen en oplossingsrichtingen af. Dit betekent dat Rijk en regio gezamenlijk hebben afgesproken om in de nu volgende fase van de MIRT-verkenning de drie kansrijke oplossingsrichtingen verder uit te werken en toe te werken naar een Voorkeursalternatief.

De drie kansrijke oplossingsrichtingen welke in de volgende fasen verder worden uitgewerkt zijn:

- **OV-knoop Schuttersveld**
Typerend voor deze oplossingsrichting is de concentratie van busstation aan de Centrumroute voor het OV. Dit sluit aan bij het mogelijk maken van een goede HOV-verbinding over de Rijnsburgerweg richting Rijnburg en verder. Dit kan alleen als deze route ook leefbaarder en autoluwer kan worden gemaakt.
- **OV-knoop Verhoogd binnenstadszijde**
Typerend voor deze oplossingsrichting is het op gelijk niveau brengen van trein en bus. Hiermee wordt een compacte OV-knoop aan de binnenstadszijde gerealiseerd met korte verbindingen voor de busexploitatie en reizigers. De aantrekkelijkheid van deze compacte OV-knoop levert tegelijk een uitdaging op voor het creëren van een goed stedelijk leefgebied en beperkt de mogelijkheden voor het realiseren van het woon- en vooral kantorenprogramma aan de zijde van de binnenstad.
- **OV-knoop LBSP-zijde (op maaiveld)**
Typerend in deze oplossingsrichting is het doortrekken van de 'groene loper' van de binnenstad naar het Innovation District LBSP. Dit is een looproute in een zo groen mogelijke omgeving. Dit in combinatie met het doortrekken van de OV-knoop in de vorm van een busstation aan deze route. Hier is de inpassing in LUMC/LBSP-gebied een complexe opgave.

De keuze voor de drie kansrijke oplossingsrichtingen is in lijn met de adviezen vanuit de participatie, het kwaliteitsteam en het voorstel van het projectteam, zie onderstaande tabel. Veel genoemde thema's daarbij zijn:

- Verkeersveiligheid, kruisende verkeerstromen (voetgangers, fietsen en bussen)
- Creëren van een groene, aantrekkelijke (verblijfs)omgeving

- Logische loop- en fietsroutes en korte overstap bus-trein

	Extern orgaan: participatiegroep		Intern orgaan: binnen Oude Lijn	
	Adviesgroep	Gebruikerspanel	Q-team	Voorstel projectteam
Benuttings-alternatief	Niet kansrijk Referentie Niet uitwerken	Niet kansrijk Referentie Niet uitwerken	Niet kansrijk Referentie Niet uitwerken	Niet kansrijk Referentie Niet uitwerken
Ov-knoop Huidige Locatie	Niet Kansrijk	Niet Kansrijk	Niet kansrijk	Niet kansrijk Eventueel terugvaloptie
OV-knoop Verhoogd binnenstadzij de	Kansrijk Bij voorkeur met een andere bouwsteen treinstation, nl met verbrede stationshal en open interwijkverbinding	Kansrijk	Kansrijk	Kansrijk
OV-knoop Schuttersvel d	Kansrijk (Als terugvaloptie)	Kansrijk	Kansrijk	Kansrijk
OV-knoop LBSP- maaiveld	Niet Kansrijk	Kansrijk	Kansrijk	Kansrijk
OV-knoop LBSP Hartlijn	Kansrijk (Als terugvaloptie)	Kansrijk	Niet kansrijk	Kansrijk* Als subvariant, waarbij wordt onderzocht of deze meerwaarde kan hebben tov maaiveldvariant

Bij bovenstaande beoordeling waren nog geen kostenramingen beschikbaar. Stakeholders hebben geadviseerd op basis van inhoudelijke voorkeuren. Er zijn ook voorkeuren uitgesproken, al is dat in deze fase nog niet aan de orde.

De volgende oplossingsrichtingen vallen af vanwege onvoldoende doelbereik:

- Benuttingsalternatief
- OV-knoop op de huidige locatie
- OV Knoop aan LBSP-zijde onder de hartlijn (verdiept)

De belangrijkste argumenten waarom het 'Benuttingsalternatief' en de oplossingsrichting 'Huidige locatie' in doelbereik tekort schieten zijn:

- De conflicten tussen bus, voetganger en fietser blijven ondanks verbeteringen te veel bestaan;
- Er ontstaat geen goede verbinding tussen LBSP en binnenstad;
- Er ontstaat te weinig ruimte voor een goede stedelijke ontwikkeling en verblijfsklimaat.

Het belangrijkste bezwaar tegen het busstation onder de hartlijn LBSP is dat het in het gebied beperkt toegevoegde waarde heeft en weer nieuwe vraagstukken onder andere op de Bargelaan met hellingen etc. creëert. In samenhang met de hoge (meer)kosten, valt ook deze oplossingsrichting af. Ook vanuit de participatie bleken deze drie varianten op de minste draagvlak te kunnen rekenen.

Bijstelling kansrijke oplossingsrichtingen

Om de kosten van de integrale oplossingsrichtingen te beheersen, zijn op bestuurlijk verzoek de bouwstenen verder onderzocht en zijn versoberde oplossingsrichtingen samengesteld dan opgenomen in de NKO met zoveel mogelijk behoud van doelbereik en de essentie van de oplossingsrichting.

Het proces van opstellen en beoordelen van de oplossingsrichtingen hebben we vastgelegd in de NKO. Het komen tot de bijgestelde oplossingsrichtingen plus de beschrijving daarvan hebben we

vastgelegd in hoofdstuk 0 van de NKO. Op basis van de vastgestelde NKO (dus inclusief hoofdstuk 0 met de bijgestelde oplossingsrichtingen) gaan we de volgende fase van de MIRT-verkenning in.

De bijstelling betekent feitelijk dat we de ambities (zoals beschreven in NKO hoofdstuk 1 tot en met 6) hebben moeten bijstellen. Fietsenstallingen onder het spoor die vanuit beide stadzijden direct bereikbaar zijn blijken te kostbaar om te realiseren. Het vervangen van de Plesmanlaantunnel en/of het realiseren van een fietstunnel ernaast zal een wens blijven voor de lange termijn die niet in het kader van dit MIRT-project gerealiseerd kan worden. Zo zijn er meer zaken die om financiële redenen mogelijk niet te realiseren zijn. De drie kansrijke oplossingsrichtingen die nu zijn vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn bieden echter een kwalitatief goed eindbeeld waar we in fasen naar toe gaan werken.

De drie (bijgestelde) kansrijke oplossingsrichtingen hebben elk een financiële omvang van €700-€800 mln. (met een ruime onzekerheidsmarge). Het huidige budget van €205,5 miljoen voor een eerste fase is daarvoor niet toereikend. Zowel om technisch inhoudelijke redenen, als vanwege het beperkte budget zal in fasen naar de realisatie van de eindbeelden worden toegewerkt. Samen met onze partners onderzoekt gemeente Leiden in de aankomende fase mogelijkheden voor zowel versoering, als aanvullende middelen door alle partijen. Nu is nog niet het moment om afspraken tussen Rijk en regio te maken over de bekostiging. Duidelijk is dat het voor alle partijen een grote opgave is om in fasen tot bekostiging te komen.

Het feit dat Rijk en regio in het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn heeft vastgesteld om met deze eindbeelden gezamenlijk aan de slag te willen geeft het college vertrouwen dat we met onze partners hier stapsgewijs in verder komen.

4. Vervolgproces van de MIRT-Verkenning

Met de vaststelling van de drie (bijgestelde) kansrijke oplossingsrichtingen zijn keuzes gemaakt over waarmee we niet en waarmee we wel verder gaan in de uitwerking van de oplossingsrichtingen. De niet-kansrijke bouwstenen zijn afgevallen. Het is nu nog niet het moment om voorkeuren uit te spreken over de resterende oplossingsrichtingen. Volgens de huidige planning stelt het Bestuurlijk Overleg Oude Lijn een Voorkeursalternatief vast in 2025 en wordt dit vastgelegd in het Bestuurlijk Overleg MIRT in november 2025 (besluitvorming Rijk-regio). Daarvoor werken we tevens toe naar (financiële) besluiten op hoofdlijnen in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Als alles spoedig verloopt kan naar verwachting op basis daarvan de afronding van de verkenning plaatsvinden in de vorm van een goed onderbouwde voorkeursbeslissing voorjaar 2026.

De stappen die we zetten in de komende Beoordelingsfase zijn in hoofdlijnen:

- Januari-juni 2025: uitwerking kansrijke oplossingsrichtingen in 3D-schetsontwerpen en eerste inzicht in bijgestelde kostenramingen. Zo mogelijk in deze periode ook samenstelling voorkeursalternatief (VKA);
- Juni-september 2025: beoordeling op belangrijkste criteria en effecten relevant voor besluitvorming en nadere kostenramingen;
- September-november 2025: afronding effectbeoordeling;
- November 2025: vaststellen Voorkeursalternatief op hoofdlijnen en bekostiging door het BO Oude Lijn en vastleggen in het BO MIRT (besluitvorming rijk-regio);
- november 2025-voorjaar 2026: nadere uitwerking Voorkeursalternatief, samenwerkings- en financieringsafspraken.
- Voorjaar 2026: het eindresultaat is een goed onderbouwde Voorkeursbeslissing

Het aankomend jaar worden diverse verdiepende onderzoeken uitgevoerd en worden oplossingsrichtingen verder uitgewerkt. Dit gebeurt volgens de MIRT-spelregels van de Rijksoverheid. Op basis van verdere uitwerking van de kansrijke oplossingsrichtingen komen we tot een samenstelling van elementen uit die verschillende oplossingsrichtingen tot een nieuwe integrale oplossingsrichting in het Voorkeursalternatief.

Afgelopen jaar hebben we een uitgebreid participatietraject doorlopen (zie bijlage F). Dit continueren we aankomend jaar waarbij we de opgedane ervaring gebruiken om de invulling ervan nog verder te optimaliseren.

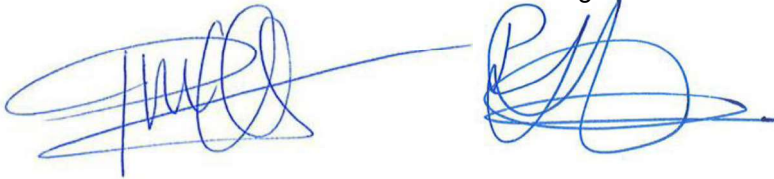
We zullen uw raad in de komende fasen op geëigende momenten informeren en betrekken bij belangrijke keuzes zoals het voorkeursalternatief en het gemeentelijk aandeel in de bekostiging.

Met vriendelijke groet,

Het college van Burgemeester en wethouders,

de Secretaris

de Burgemeester



Bijlagen bij Raadsinformatiebrief:

- *A Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen Knooppunt Leiden Centraal*
- *F Bijlage participatie*