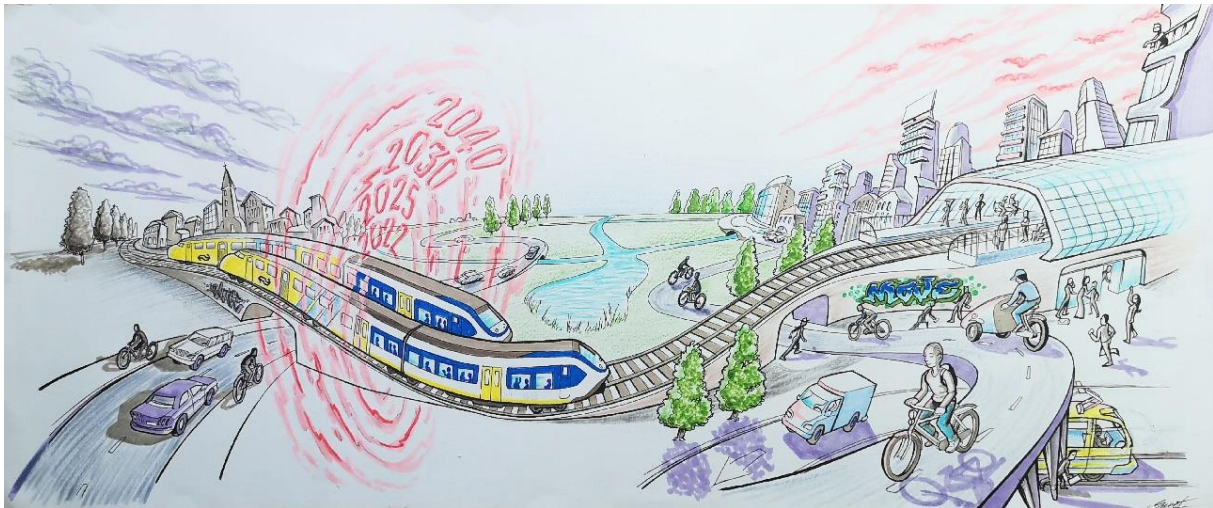


## Participatieaanpak



### MIRT-verkenning Knooppunt Leiden Centraal

Onderdeel van MIRT-verkenning Oude Lijn

Versie: 1.0

Datum: 25-05-2023

Projectpartners:



Leiden



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat



provincie HOLLAND  
ZUID

ProRail



# Inhoudsopgave

## Introductie 3

1.1 Inleiding .....	3
1.2 Begrippenlijst.....	4
1.2 Context .....	6
1.2.1 MIRT-verkenning Oude Lijn .....	6
1.2.2 Deelproject Knooppunt Leiden .....	6
1.2.3 Stationsgebied.....	7
1.2.4 Leiden Bio Science Park (LBSP).....	7
1.2.5 Raakvlakprojecten in de omgeving .....	7
1.3 Gebiedsgerichte aanpak stationsgebied .....	8
1.4 Kaders.....	8
Participatieaanpak Verkenning .....	10
2.1 Doelen .....	10
2.2 Uitgangspunten .....	10
2.3 Besluitvorming.....	10
2.4 Doelgroepen.....	11
2.5 Participatieniveaus .....	12
2.6 Participatiemiddelen .....	13
2.5.1 Informeren .....	13
2.5.2 Raadplegen.....	14
2.5.3 Adviseren.....	14
2.5.4 Formele inspraak.....	16
Bijlage I: Toelichting MIRT verkenningfase.....	18
Bijlage II Participatieproces analysefase (beoordelingsfase is vergelijkbaar) .....	20
Bijlage III Vertrekpunten MIRT Verkenning Knooppunt Leiden Centraal .....	21

# Introductie

## 1.1 Inleiding

We staan aan de vooravond van een grote opgave. Knooppunt Leiden Centraal loopt, vanwege een forse groei van het aantal reizigers, al binnen afzienbare tijd aan tegen de grenzen van een goed functionerend knooppunt. De druk op de vierkante meters in het stationsgebied neemt toe vanwege de bouw van ruim 1.000 woningen en 90.000 m<sup>2</sup> kantoren in het gebied en daarbovenop ruim 7.000 woningen in een straal van 2 km om het knooppunt heen. Ook de ruimtelijke kwaliteit, verblijfkwaliteit en de verkeersveiligheid staan in de huidige situatie flink onder druk. 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. Om deze doelen te bereiken, verkennen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), gemeente Leiden, provincie Zuid-Holland, ProRail, NS Stations en het Leids Universitair Medisch Centrum (LUMC) de komende jaren de mogelijkheden hiervoor met als resultaat een zogenaamd voorkeursalternatief.

*Deze verkenning willen en kunnen wij niet uitvoeren zonder daar belanghebbenden goed bij te betrekken. We doen het juist voor de mensen die van het stationsgebied gebruik maken. Door hun ervaringen en inzichten te benutten en de verschillende belangen een 'plek aan tafel' te geven, ontstaat er een beter plan, met een groter draagvlak en kan er een zorgvuldige afweging ontstaan.*

In deze participatieaanpak lees je op welke wijze wij de mensen, die op welke wijze dan ook gebruikmaken van het stationsgebied, bij het project willen betrekken. Ook de randvoorwaarden en uitgangspunten van deze participatieaanpak zijn hierin beschreven.

*Wij geloven dat een gezamenlijke participatieaanpak de basis is voor een geslaagde verkenningsfase.*

Daarom is dit de concept participatieaanpak. We willen het komende half jaar met belanghebbenden en de gemeenteraad in gesprek over deze aanpak. Waar gesprekken leiden tot nieuwe inzichten, wordt het plan aangevuld of aangepast. Eind 2023 maken we de participatieaanpak definitief en laten deze vaststellen door het college van burgemeester en wethouders.

Deze participatieaanpak gaat over de hele verkenning. Omdat een verkenning uit een analysefase en een beoordelingsfase bestaat wordt aan het eind van de analysefase (2024) bekeken of de huidige participatieaanpak nog past in de beoordelingsfase. Waar nodig wordt de aanpak op dat moment op onderdelen aangepast.

## 1.2 Begrippenlijst

### **Analytische fase**

In de analytische fase van de MIRT-verkenning – ook wel zeef 1 genoemd – onderzoeken we een selectie van mogelijke oplossingen voor het vraagstuk. Daaruit selecteren we kansrijke oplossingen. De oplossingen zijn onder andere onderzocht op hun bijdrage aan de doelstellingen, op hun technische haalbaarheid, of ze goed in te passen zijn en wat de kosten zijn. De selectie kansrijke oplossingen nemen we mee naar de beoordelingsfase. Daarin wordt de selectie verder in detail onderzocht, waarna er opnieuw een selectie wordt gemaakt.

### **Alternatief**

Alternatieven zijn een combinatie van voorgenomen maatregelen die met elkaar een oplossing voor het vraagstuk vormen

### **Beoordelingsfase**

In de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning – ook wel zeef 2 genoemd- onderzoeken we een selectie aan kansrijke oplossingen die uit de analytische fase zijn gekomen. Uit de kansrijke oplossingen vormen we nieuwe, samengestelde oplossingen. Deze noemen we alternatieven. Alternatieven kunnen dus bestaan uit een combinatie van de overgebleven goed scorende onderdelen uit de analytische fase – zeef 1.

In de beoordelingsfase onderzoeken we de alternatieven verder in detail, samen met experts en participanten. Alle alternatieven worden beoordeeld op basis van het beoordelingskader.

### **Beoordelingskader**

In de MIRT verkenning worden oplossingen en alternatieven beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader. In het beoordelingskader staat beschreven op welke onderdelen we een oplossing of alternatief beoordelen en hoe we dat beoordelen.

### **Bevoegd gezag**

Het bevoegd gezag bestaat uit een of meer overheidsinstanties, die bevoegd zijn om over het project formele ruimtelijke besluiten te nemen. Een belangrijk besluit is onder andere of er vergunningen verleend worden op basis van een MER. Voor de MIRT-verkenning Oude Lijn zal dat de minister van I&W zijn zover het de rijksinfrastructuur betreft en voor Knooppunt Leiden centraal verder de gemeenteraad van Leiden.

### **Bouwstenen**

Voor elke voorgenomen maatregel ontwikkelen we bouwstenen. Met die bouwstenen bouwen we aan logische en kansrijke oplossingen. Bouwstenen zijn mogelijkheden om de voorgenomen maatregelen waar te maken.

### **HOV**

HOV staat voor ‘Hoogwaardig openbaar vervoer’ en betekent snel, comfortabel openbaar vervoer met een hoge frequentie.

### **Projectpartners**

De 6 projectpartners van de MIRT-verkenning Knooppunt Leiden Centraal: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), gemeente Leiden, provincie Zuid-Holland, ProRail, NS Stations en het Leids Universitair Medisch Centrum (LUMC)

### **Meekoppelkans**

Een ontwikkeling die niet onderdeel is van de MIRT-verkenning, maar mogelijk mee kan liften op het project. Voorwaarden voor het meenemen van zo'n meekoppelkans zijn: financiering, een partij die zich hard maakt voor het realiseren van de kans en dat het past bij randvoorwaarden van de MIRT- verkenning.

mer

Mer is een procedure die voortkomt uit de Wet milieubeheer met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten. Binnen een mer-procedure worden milieueffecten van te onderzoeken alternatieven beschreven in een milieueffectrapportage (MER)

## **MIRT**

MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Het gaat om alle projecten van nationaal belang op het gebied van onder andere Mobiliteit en Infrastructuur. De voorbereiding van zulke projecten volgt een traject volgens vaste spelregels.

## **MIRT verkenning**

De MIRT-verkenning is een fase in het MIRT-traject. Dit grootschalige onderzoekstraject start met een pre-verkenning, gevolgd door een MIRT-verkenning, MIRT-planuitwerking en uiteindelijk de MIRT-realisatie. In de verkenning onderzoeken we per voorgenomen maatregel verschillende oplossingen, die samen moeten zorgen voor het waarmaken van doelstelling van het project.

## **NRD**

NRD staat voor Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De afbakening van het onderzoek (reikwijdte en detailniveau) is een belangrijke fase bij het opstellen van een milieueffectrapportage. In de NRD vindt u informatie over

- Reikwijdte: welke alternatieven, welke milieuaspecten?
- Detailniveau: hoe uitgebreid, op welke manier?

## **Participant**

Een belanghebbende

## **Participatieproces**

Het participatietraject van deze MIRT verkenning zoals in deze aanpak beschreven.

## **Projectteam**

De projectorganisatie van deze MIRT-verkenning Knooppunt Leiden Centraal.

## **Projectgebied**

Het gebied waarbinnen naar mogelijke oplossingen wordt gekeken.

## **Startbeslissing**

Het formele besluit om te starten met de MIRT-verkenning. Daarmee ligt vast over welk projectgebied de MIRT-verkenning gaat en waar het onderzoek over gaat.

## **Voorkeursalternatief**

Een combinatie van de meest logische en kansrijke alternatieven, om het pakket van de voorgenomen 6 maatregelen in te vullen.

## 1.2 Context

### 1.2.1 MIRT-verkenning Oude Lijn

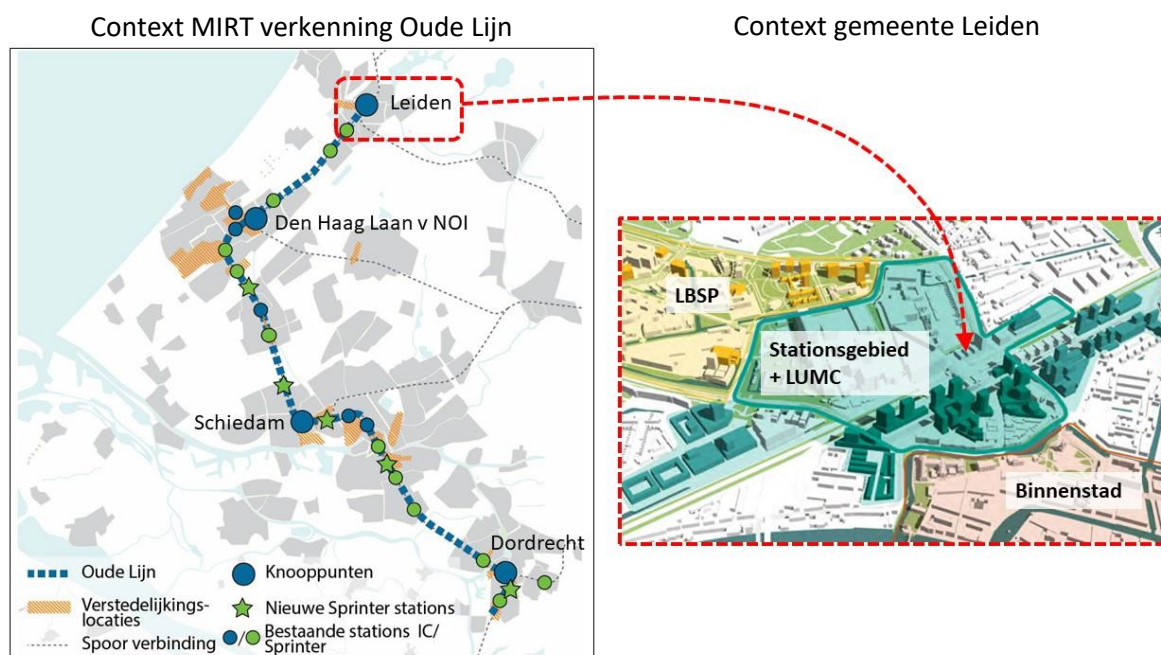
Zuid-Holland is de meest dichtbevolkte provincie van Nederland en tot 2040 komen daar ongeveer 400.000 mensen bij. De 'Oude Lijn' tussen Dordrecht en Leiden is de spoorlijn die de steden in de zuidelijke Randstad met elkaar verbindt. Tot 2030 worden langs of vlak bij deze Oude Lijn ongeveer 75.000 woningen, kantoren, zorg- en onderwijsclusters gebouwd. In samenhang met deze verstedelijking zijn afspraken nodig over optimale en duurzame bereikbaarheid. Met andere woorden: zonder efficiënt, snel en duurzaam opererend openbaar vervoer is het creëren van meer woningen en ruimte om te werken in de (zuidelijke) Randstad niet mogelijk. Een integrale aanpak moet ervoor zorgen dat deze verstedelijking op een duurzame manier plaatsvindt: het spaarzame groen in de Randstad kan dan blijven, mensen kunnen met het ov en hoeven dus niet met de auto. Voor een goede ontsluiting van de verstedelijkingslocaties is het nodig om bestaande verbindingen en knooppunten aan te pakken, en nieuwe stations toe te voegen. Leiden is één van de steden die betrokken is bij deze aanpak van de mobiliteit langs de oude spoorlijn, samen met Den Haag, Rijswijk, Delft, Schiedam, Rotterdam en Dordrecht.

### 1.2.2 Deelproject Knooppunt Leiden

Knooppunt Leiden Centraal, deelverkenning in de Oude Lijn, is een belangrijk in-, uit- en overstappunt in een stedelijk gebied en bedient een aaneengesloten stedelijk gebied met bijna 300.000 inwoners. Daarnaast bevindt in Leiden zich één van de (inter)nationale topsectoren; het life science & health cluster op het Leiden Bio Science Park (LBSP), gelegen aan de westkant van Leiden Centraal station.

Het huidige station en de direct omgeving kunnen de verwachte groei niet aan en maakt de aanpak van dit knooppunt urgent, omdat:

- het knooppunt tegen de grenzen van de maximale capaciteit aanloopt met de verwachte autonome groei en als gevolg van al in gang gezette stedelijke ontwikkelingen in de regio en in het stationsgebied;
- het faciliteren van een verkeersveilige afwikkeling van alle bewegingen in en door het gebied en een goede overstap tussen de diverse modaliteiten in het geding is;
- een verbetering van de stedelijke verbindingen ook cruciaal is voor de beoogde stedelijke verdichting;
- de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied te wensen over laat en deze kwaliteit en de leefbaarheid in het gebied steeds meer onder druk komen te staan;
- er een grote behoefte is aan maatregelen voor verduurzaming en klimaatadaptatie.



Figuur 1: Knooppunt Leiden Centraal in de context van de Oude Lijn en gebiedsontwikkeling

### 1.2.3 Stationsgebied

De opgave van Knooppunt Leiden Centraal is een onderdeel van de totale opgave van het stationsgebied van Leiden. Het stationsgebied is een groter gebied dan waar de opgave van Knooppunt Leiden Centraal over gaat. In juni 2021 is de gebiedsvisie Stationsgebied vastgesteld door de gemeenteraad. De gebiedsvisie gaat over de gebiedsontwikkeling van het Leidse stationsgebied en geeft antwoord op de vraag "hoe maken we van de drukste plek van Leiden een hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt in een aantrekkelijk stationsgebied?" Een deel van de van de gebiedsvisie is al gerealiseerd met Lorentz fase I. Octagon en De Geus worden gebouwd en andere ontwikkelingen bevinden zich nog in de planfase. De gemeente Leiden gaat een deel van de ontwikkeling samen met de partners ontwikkelen binnen het project Knooppunt Leiden Centraal.

### 1.2.4 Leiden Bio Science Park (LBSP)

Het Leiden Bio Science Park (LBSP) is een bedrijvenpark, dat zich richt op bedrijven en kennisinstellingen in de biotechnologie-sector voor medische en biofarmaceutische doeleinden. Het LBSP herbergt momenteel zo'n 60 bedrijven en kennisinstellingen, waardoor dit het grootste Life Sciences & Health-cluster van Nederland is en groeit met ongeveer 1.000 arbeidsplaatsen per jaar. Het gebied ligt grotendeels binnen de gemeente Leiden, ten westen van station Leiden Centraal.

### 1.2.5 Raakvlakprojecten in de omgeving

In de omgeving van het Stationsgebied lopen verschillende projecten die een raakvlak hebben met de opgave van de MIRT Verkenning Knooppunt Leiden Centraal. Vanuit de MIRT verkenning zorgen we dat de inhoudelijke raakvlakken goed worden geborgd en stemmen participatie- en communicatiemomenten met elkaar af. Het gaat om de volgende raakvlakprojecten:

- *HOV Centrumroute en Bargelaan*  
In Leiden is momenteel de uitvoering van de Centrumroute in volle gang. Dit project is een onderdeel van de verbetering van de busverbinding tussen Zoetermeer en Leiden Centraal (R-net lijn 400) en is een samenwerkingsproject van de gemeente Leiden en de Provincie Zuid-Holland.
- *Verkenning LeiZo*  
Binnen de Verkenning LeiZo wordt onderzocht hoe de huidige HOV-lijn tussen Leiden Centraal en Zoetermeer Centrum-West naar een Bus Rapid Transit (BRT) kan door ontwikkelen. BRT gaat uit van bussen met meer capaciteit en instapmogelijkheden, die meer comfort en snelheid bieden en in hoge frequenties. Ook wordt onderzocht om de busverbinding door te trekken naar het Leiden Biosciencepark en station Zoetermeer en station Lansingerland-Zoetermeer.
- *Leidse Ring Noord*  
De Leidse Ring Noord is onderdeel van de ringweg die doorgaand verkeer om het stadscentrum van Leiden en de kern van Leiderdorp leidt. De Leidse Ring is de belangrijkste ontsluitingsader voor de binnenstad en het stationsgebied van Leiden.
- *Leefbaarheidsstudie Rijnsburg - Leiden*  
Op de route van Rijnsburg naar Knooppunt Leiden Centraal spelen verschillende ambities. De provincie Zuid-Holland onderzoekt of een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding gerealiseerd kan worden tussen Noordwijk en Leiden Centraal. De gemeenten Katwijk, Oegstgeest en Leiden hebben samen met Holland-Rijnland de ambitie uitgesproken om een doorfietsroute te realiseren tussen Leiden Centraal en Katwijk via Oegstgeest en Rijnsburg. Alle genoemde ambities zijn erbij gebaat dat er meer ruimte komt voor fietsers en openbaar vervoer en dat er minder ruimte komt voor (overig) gemotoriseerd verkeer. Binnen deze studie wordt onderzocht welke maatregelen hiervoor nodig zijn en of de voordelen van deze maatregelen opwegen tegen de nadelen die (bijvoorbeeld op andere wegen) ontstaan.



- *Verkeersmaatregelen Spoorzijde West / Noord-Zuid verbindingssas LBSP*  
De Noord-Zuid verbindingssas LBSP is een werktitel voor een scala aan samenhangende (verkeers)maatregelen aan de westzijde van het spoor. Deze maatregelen hangen nauw samen met de ontwikkelingen in het stationsgebied.
- *Maatregelen Agenda Autoluwe Binnenstad*  
In de Agenda Autoluwe Binnenstad zijn verschillende maatregelen opgenomen die direct samenhangen met het stationsgebied.

### 1.3 Gebiedsgerichte aanpak stationsgebied

De projecten in het stationsgebied vinden in samenhang plaats en hebben nauw raakvlak met het LBSP. Het zijn verschillende projecten met deels gezamenlijk doelstellingen en deels eigen doelstellingen, dynamiek en plannings, én onderling hebben ze een groot raakvlak. Dat vereist afstemming. Zeker voor de betrokken omgeving. We kiezen daarom voor een gebiedsgerichte aanpak. De gebiedsgerichte aanpak houdt in dat we gebiedsgericht en gestructureerd in gesprek gaan met de partijen die een breed belang hebben bij de ontwikkeling van het stationsgebied. De gebiedsgerichte gesprekken voeren we omdat het een groot ontwikkelgebied is waarin deelprojecten samenkomen. Er zijn veel mensen die een breed belang hebben bij het stationsgebied en niet alleen bij een deelproject. Andere mensen kunnen wel een specifiek belanghebbenden bij een van de deelprojecten. Vandaar dat we zowel gebiedsgericht als project specifiek participeren en communiceren. We kiezen hiervoor vanwege:

- de omvang, duur, diversiteit en complexiteit van de ontwikkelingen in een klein en druk gebied;
- De behoefte aan integraliteit: We hebben bij het maken van de gebiedsvisie en bij de verschillende (uitvoerings)projecten in het gebied gemerkt dat er bij partijen vraag is naar integraliteit. Niet alleen ontvangen van informatie, maar ook het gesprek aangaan en relatie met de gemeente (en andere betrokken partijen);
- de totale ontwikkeling duurt 10 – 15 jaar, waarvan binnen de MIRT verkenning de komende 3 jaar zullen bestaan een verkenning. In de hele periode willen we een goede relatie op bouwen;
- de vele betrokken partijen zowel in de gebiedsontwikkeling als bij de MIRT-Verkenning. Dat vraagt om sturing en een gezamenlijke aanpak.;
- deze gebiedsgerichte aanpak blijft een work-in-progress en is dynamisch en niet statisch: onder invloed van de input van onze gesprekpartners, maar ook door de fase van de ontwikkeling.

We werken gezamenlijk aan de relatie, voeren gesprekken vanuit oprechte interesse in de belangen van de ander en delen informatie met als doel dat mensen zich gehoord en begrepen voelen. Ook als wensen niet volledig meegenomen kunnen worden. Participanten moet kunnen terugkijken op een ontwikkeltraject waarbij belangen zorgvuldig en in samenhang zijn afgewogen.

### 1.4 Kaders

Het project kent kaders en uitgangspunten. De opgave staat vast, maar op de weg naar de beste oplossing zijn veel onderwerpen waarover kan worden meegedacht. Dat betekent niet dat binnen het projectgebied alles mogelijk is. Veel bestaande voorzieningen in het gebied staan niet ter discussie, zoals bestaande gebouwen, de ligging van de sporen en de functies van het LUMC. Daarnaast zijn al veel besluiten genomen over hoe het stationsgebied in de toekomst kan ontwikkelen of aan welke eisen een treinstation moet voldoen. Bij de betrokken partners zijn verschillende kaders vastgelegd en/of vastgesteld door gemeenteraad, provinciale staten, Raad van Bestuur of het ministerie van IenW. De belangrijkste kaders die het vertrekpunt zijn voor de verkenning zijn opgenomen in bijlage III.

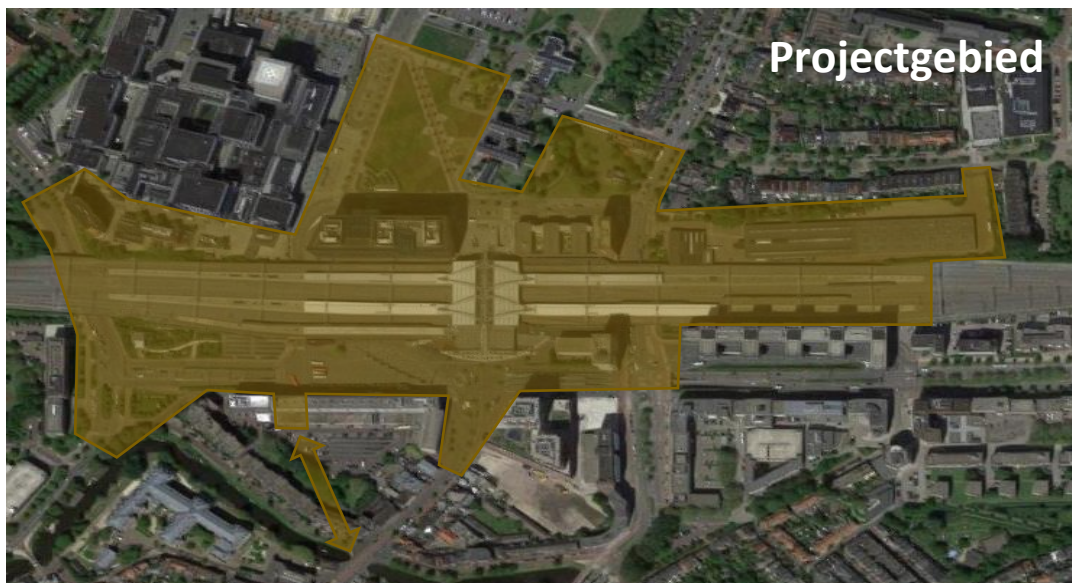
In de MIRT-verkenning worden echter ook oplossingen onderzocht die niet altijd (helemaal) binnen die kaders passen. Deze ruimte is er omdat veel van de kaders vanuit één organisatie zijn opgesteld óf omdat de MIRT-verkenning kansen biedt die er nog niet waren op het moment dat het kader werd opgesteld. Maar omdat deze kaders zijn vastgesteld kan hier niet zomaar van afgeweken worden. Pas als voldoende is aangetoond dat de oplossing substantiële meerwaarde biedt wordt de maatregel overwogen. En zal ook het kaderstellende orgaan worden gevraagd hierover een beslissing te nemen.

#### *Projectkaders*

- De hoofddoelstellingen voor de MIRT-verkenning Knooppunt Leiden Centraal zijn vastgelegd in de BO MIRT afspraken van november 2022:



- Versterken Concurrentiekracht & verstedelijking: Het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland door het bieden van ruimte aan economische topsectoren en het leveren van een bijdrage aan de grote landelijke behoefte aan binnenstedelijke woningen,
  - Versterken Mobiliteit: Het bereikbaar houden van de stad en regio en het stimuleren van de verdere transitie naar schone mobiliteit,
  - Versterken Duurzaamheid & Leefbaarheid: Een klimaatbestendige en waarde volle leefomgeving.
- De toelichting op deze hoofddoelstellingen zijn beschreven in het scopedocument Knooppunt Leiden Centraal.
  - Het projectgebied, zoals vastgelegd in het scopedocument Knooppunt Leiden Centraal is het gebied waarin fysieke maatregelen kunnen genomen worden. Zie de afbeelding hieronder.



*Figuur 2: Projectgebied Knooppunt Leiden Centraal waarbinnen oplossingen worden verkent*

- Het project Knooppunt Leiden Centraal is onderdeel van het Meerjarenprogramma Ruimte en Transport (MIRT). Het Rijk heeft voor deze projecten een zogenaamde MIRT-systematiek, die ook voor dit project de werkwijze bepaald. In het kort betekent dit dat we stapsgewijs en systematisch trechteren naar de beste oplossing. In bijlage I wordt de werkwijze van deze systematiek in de verkenningsfase nader toegelicht.

## Participatieaanpak Verkenning

Participatie en communicatie zijn onderdeel van de MIRT-verkenning Knooppunt Leiden Centraal. De verkenning is van de gezamenlijke partijen en dus ook voor het participatieproces staan ze gezamenlijk aan de lat, waarbij intensief wordt samengewerkt met de lopende ontwikkelingen in het stationsgebied en het LBSP.

### 2.1 Doelen

Het projectteam wil de inzichten en ervaring van belanghebbenden benutten in het belang van het project, de stad Leiden en de regio. De participatieaanpak richt zicht op de volgende doelen:

- Een zo groot mogelijke maatschappelijke meerwaarde voor de gebruiker van het stationsgebied op basis van de drie projectdoelstellingen zoals beschreven onder paragraaf 1.4 projectkaders,
- Benutten van aanwezige inzichten en ervaring van belanghebbenden om het plan beter maken,
- Een evenwichtige belangen afweging: deelnemers aan het participatieproces zijn representatief voor de gebruikers van het stationsgebied.
- Breed draagvlak over de wijze van totstandkoming van het voorkeursalternatief en de uiteindelijke voorkeursbeslissing bij gebruikers, eigenaren, beheerders en het bevoegd gezag van het stationsgebied.

### 2.2 Uitgangspunten

Om de verwachtingen over het participatieproces scherp te maken zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- Alle inwoners van de gemeente Leiden en belanghebbenden kunnen participeren. Nadrukkelijk ook gebruikers uit de regio.
- Belanghebbenden (iedereen die door de besluitvorming geraakt wordt of erin is geïnteresseerd) worden tijdig betrokken.
- Belanghebbenden worden gefaciliteerd met voldoende passende en toegankelijke informatie om een betekenisvolle bijdrage te kunnen leveren aan het participatieproces.
- Inbreng van deelnemers aan het participatieproces wordt inzichtelijk en openbaar gemaakt.
- De inbreng van participanten wordt serieus meegewogen.
- Van elke participatieronde wordt een samenvatting gemaakt en aangegeven hoe de inbreng wordt of heeft doorgewerkt in het ontwerp of besluitvorming.
- Aan het eind van elke fase in de verkenning (analyse- en beoordelingsfase) wordt een rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie opgesteld en gepubliceerd. In dit rapport wordt minimaal beschreven;
  - Op welke wijze er is geparticipeerd
  - Wat de participatie heeft opgeleverd
  - Wat er met de participatie is gedaan
- Als blijkt dat er tijdens het lopende participatieproces een breed gedeelde behoefte ligt voor extra participatiemomenten, anders dan voorzien, dan gaat het projectteam daarover graag in gesprek.
- We gaan op zoek naar meekoppelkansen. Meekoppelkansen zijn kansen die tegelijk met het project kunnen worden uitgevoerd en een win-winsituatie kunnen bieden. Het initiatief voor het aandragen van meekoppelkansen ligt bij de omgevingspartijen. Dat neemt niet weg dat het projectteam hier ook actief naar zoekt. Het projectteam gaat over de mogelijkheden graag in gesprek. Of een ander project of idee meegekoppeld kan worden hangt onder andere af van de technische, juridische, ruimtelijke en financiële haalbaarheid, en of dit past in het beoogde karakter van het gebied, de planning en van maatschappelijke meerwaarde is. Het is belangrijk dat meekoppelkansen worden geïnventariseerd in de analysefase van de verkenning. In de beoordelingsfase kunnen we deze meekoppelkansen eventueel inhoudelijk verder uitwerken. Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief aan het einde van de verkenningsfase willen we een intentieovereenkomst sluiten met de initiatiefnemer.

### 2.3 Besluitvorming

Het deelproject Knooppunt Leiden Centraal is onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn. Deelnemers aan de Oude Lijn zijn de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de gemeenten Leiden, Den Haag, Schiedam, Rotterdam, Dordrecht, NS Stations en ProRail. Deze vormen samen het Directeuren en Bestuurlijk Overleg (DO + BO) waar besluitvorming op Oude Lijn-niveau plaatsvindt.



Figuur 3: Schematische weergave van de MIRT verkenning Oude Lijn

Veel van de besluitvorming over Knooppunt Leiden Centraal zal op lokaal niveau plaatsvinden. Het project heeft zes projectpartners: de gemeente Leiden, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Zuid-Holland, NS Stations, ProRail en het LUMC. Vanwege de vele betrokken partijen en bestuurlijke partners in Leiden en de regio leidt dit tot een complex besluitvormingsproces.

In het democratisch proces zijn formeel meerdere overheden betrokken. De Tweede Kamer, Provinciale Staten en de gemeenteraad. De minister/staatsecretaris informeert en legt verantwoording af in de Tweede Kamer. Dit gebeurt op bijzondere momenten zoals het informeren over de Startbeslissing en de rijksbekostiging van de gehele Oude Lijn. Zo staan kaders voor de Verkenning vast. In de praktijk zal de gemeenteraad een relatief grote invloed op de besluitvorming voor Knooppunt Leiden Centraal kunnen uitoefenen en ligt een deel van de bevoegdheid ook bij hen. Het project ligt immers volledig binnen de gemeentegrenzen en de te volgen ruimtelijke procedure zal waarschijnlijk ook een gemeentelijk procedure zijn. De gemeenteraad (en in de voorbereiding het college) zal daarbij wel de door het rijk en provincie meegegeven kaders dienen te respecteren. In de voorbereiding van de besluitvorming zal vanzelfsprekend onderzocht worden waar mogelijk spanning tussen de diverse organisaties kan ontstaan en hoe daarmee om te gaan. Verwacht mag worden dat alleen in bijzondere gevallen in Provinciale Staten of zelfs in de Tweede Kamer het project inhoudelijk politiek aan de orde wordt gesteld. Verder is het van belang om te realiseren dat ProRail, NS Stations en het LUMC als projectpartners ook zelfstandige organisaties zijn met een eigen besluitvormingsbevoegdheid.

In het de MIRT-verkenning en het participatieproces zijn tweetal momenten die om besluitvorming vragen, aan het einde van de analysefase de nota kansrijke oplossingen en aan het einde van beoordelingsfase het voorkeursalternatief. Hiervoor wordt het besluitvormingsproces gevolgd van 1) directeurenoverleg en 2) bestuurlijk overleg Knooppunt Leiden Centraal en vervolgens 3) het directeurenoverleg (DO) en 4) het bestuurlijk overleg van de Oude Lijn. Waar dat nodig is worden ook de formele bevoegde organen in het besluitvormingsproces betrokken. Tijdens de verkenning zijn er ook keuzemomenten en worden afwegingen gemaakt, met adviezen en input vanuit de participatie. Deze keuzes en afwegingen worden aan het einde van elke ontwerpronde gemaakt door het integrale projectteam. Deze keuzes, afwegingen en de inbreng vanuit het participatieproces worden met het DO gedeeld. Waar afgeweken wordt van bestaande kaders of keuzes significante impact hebben wordt dit ter besluitvorming voorgelegd aan het DO, bestuurders of andere organen. Aan het begin van elke ontwerpronde wordt ook bekend gemaakt welke keuzes zijn gemaakt en waar de inbreng vanuit het participatieproces toe heeft geleid.

## 2.4 Doelgroepen

Binnen de MIRT verkenning onderscheiden we verschillende doelgroepen:

- **Bewoners(verenigingen)** in directe nabijheid van het stationsgebied.
- **Ondernemers(verenigingen):** We richten ons hierbij tot ondernemers(verenigingen) die een direct belang hebben bij het Stationsgebied.
- **Belangenpartijen:** Partijen die zich richten tot een specifiek maatschappelijk belang in relatie tot het stationsgebied
- **Vervoerders:** Het gaat hier specifiek om bus- en taxivervoerders en reizigers die gebruik maken van het stationsgebied. ProRail en NS stations zijn beide projectpartners.
- **Studenten(verenigingen):** Leiden kent een groot aantal studenten die dagelijks gebruik maken van het stationsgebied.

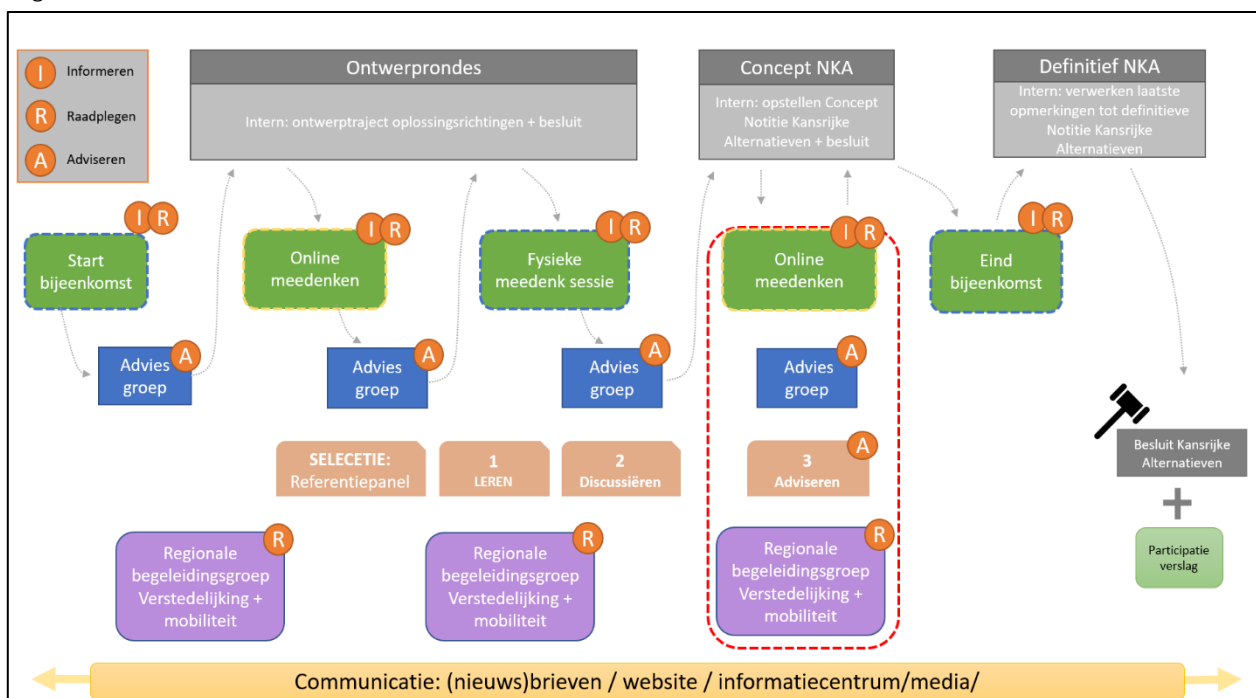
- **Overheidsorganisaties:** (Semi) overheidsorganisaties die geen projectpartners zijn van de MIRT verkenning Knooppunt Leiden Centraal, maar wel een belang hebben bij het stationsgebied
- **Professionele stakeholders:** Professionele partijen, niet zijnde (semi)overheid, die een belang bij het stationsgebied.

## 2.5 Participatieniveaus

Vanwege de complexe opgave en de grote maatschappelijke belangen is besluitvorming over het project belegd bij de de projectpartners van dit project (zie ook paragraaf 2.1.2). Maar in het proces naar uiteindelijke besluitvorming willen we kennis en inzichten van de omgeving benutten om een beter plan te maken en belangen zorgvuldig afwegen. Dat doen we door op drie participatieniveaus met stakeholders in gesprek te gaan.

- **Informereren (2.5.1):** We informeren belanghebbenden tijdig met relevante informatie over het project zodat belanghebbenden in staat zijn om de impact op het eigen belang te kunnen inschatten en te kunnen participeren.
- **Raadplegen (2.5.2):** We geven iedere belanghebbenden en geïnteresseerde de gelegenheid om ideeën, wensen en meningen naar voren te brengen zodat het plan beter wordt en belangen goed kunnen worden afgewogen.
- **Adviseren (2.5.3):** We vragen advies aan de belanghebbenden op een vooraf geformuleerd vraagstuk. Het advies wordt serieus meegenomen in de besluitvorming, afwijken zal altijd gemotiveerd gebeuren. Adviseren is in tegenstelling tot raadplegen geen open proces waaraan elke belanghebbende kan deelnemen. Doel is om consensus te bereiken over het advies tussen de verschillende belangen.

Belanghebbenden worden uitgenodigd om deel te nemen aan de participatie. Een evenwichtige verdeling van belangen en een goede representativiteit van de mensen die gebruik maken van het stationsgebied is enorm belangrijk. In de participatieaanpak is er continu oog voor diversiteit en een balans tussen positieve en kritische geluiden.



Figuur 4: Participatieproces in de analysefase van de verkenning. Voor de beoordelingsfase zal op een later moment in de verkenning ook een processchema worden opgesteld. Het principe van het participatieproces is voor zowel de analysefase als de beoordelingsfase gelijk.

## 2.6 Participatiemiddelen

Alle inwoners van de gemeente Leiden en belanghebbenden kunnen deelnemen aan de participatie en worden hiertoe uitgenodigd. In het proces naar het voorkeursalternatief willen we ook kennis en inzichten van de omgeving benutten om een beter plan te maken en belangen zorgvuldig af te wegen. Wel maken we onderscheid in de wijze waarop mensen kunnen participeren. In deze paragraaf beschrijven per participatieniveau de wijze waarop geparticipeerd kan worden.

### 2.5.1 Informeren

Het doel van informeren is dat iedere belanghebbende kennis kan nemen van het project en tijdig relevante informatie ontvangt zodat belanghebbenden kunnen participeren en kunnen inschatten waar plannen impact hebben op hun belang(en). Om belanghebbenden te bereiken worden verschillende middelen ingezet om de informatievoorziening zo goed mogelijk te faciliteren.

#### Informatievoorziening

Geïnteresseerden en belanghebbenden van het project worden geïnformeerd over de voortgang en besluiten door middel van diverse communicatiekanalen en communicatiemiddelen. Onder meer door nieuwsbrieven, informatiebijeenkomsten en via de projectwebsite [www.stationsgebiedleiden.nl](http://www.stationsgebiedleiden.nl). Geïnteresseerden kunnen zich via deze projectwebsite inschrijven voor de nieuwsbrief Stationsgebied. Ook kunnen zij zich hier aanmelden voor participatiebijeenkomsten. Daarnaast wordt via de reguliere communicatiekanalen van de gemeente Leiden of vanuit de andere samenwerkingspartners gecommuniceerd over het project. Bijvoorbeeld wanneer voorstellen die betrekking hebben op de verkenning worden besproken in de Provinciale Staten en de gemeenteraad.

De projectwebsite wordt opgezet voor het gehele stationsgebied en is een plek waar alle informatie uit het gebied samenkomt. De website, de projecten in het gebied - en projecten die impact hebben op het gebied – zijn herkenbaar met hetzelfde logo. Daarmee is voor de omgeving duidelijk welke projecten bijdragen aan het stationsgebied waar in de toekomst wonen, werken, reizen en verblijven prettig is. Op de projectwebsite komt per project een aparte pagina waarop project specifieke informatie gedeeld wordt en mensen kunnen meedenken. Per project kunnen geïnteresseerden aangeven of zij informatie willen ontvangen.

We willen zo transparant mogelijk zijn. Belanghebbenden kunnen alle relevante, publiek beschikbare informatie inzien op de projectwebsite. De informatie wordt overzichtelijk beschikbaar gesteld via een openbare bibliotheek, zodat geïnteresseerden deze kunnen raadplegen.

#### Informatiebijeenkomsten

Aan het begin en einde van de analyse- en beoordelingsfase in de MIRT-verkenning wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. Informatiebijeenkomsten zijn openbaar en elke geïnteresseerde is welkom. Het doel van deze bijeenkomsten is dat elke belanghebbende wordt geïnformeerd over voortgang van het project, de resultaten en de mogelijkheden om te participeren. Tijdens deze informatiebijeenkomsten is ook altijd ruimte om het projectteam suggesties of ideeën mee te geven.

#### Informatiecentrum

Om de drempel tussen het project en de omgeving te verkleinen is er een informatiecentrum ingericht. Het informatiecentrum bevindt zich midden in het stationsgebied tussen het busstation en treinstation Leiden Centraal, boven de kapper 'het Kapperron'. Geïnteresseerden kunnen op vaste momenten zonder afspraak binnenlopen voor informatie over het gehele stationsgebied. Informatie over deze momenten is te vinden op [www.stationsgebiedleiden.nl](http://www.stationsgebiedleiden.nl). Doel is om de vindbaarheid, toegankelijkheid en de transparantie te vergroten.

#### Een-op-een gesprekken

Het projectteam wil toegankelijk zijn voor belanghebbenden en geïnteresseerden. Ervaring leert dat meer mensen behoefte hebben aan een persoonlijk gesprek. De omgevingsmanager is hier voor het aanspreekpunt. De omgevingsmanager is eenvoudig te benaderen via de contactgegevens op de projectwebsite. Wanneer er in het proces vragen naar boven komen die voor het gehele stationsgebied van toepassing zijn, dan zal ook de omgevingsmanager van de gebiedsontwikkeling aanschuiven. Als er vragen binnenkomen die geen plek hebben in het stationsgebied dan dient het projectteam zich in te spannen om actief op zoek te gaan naar een contactpersoon die de vraag wel kan beantwoorden.

### Participatieverslag

Aan het einde van de analyse- en beoordelingsfase in de MIRT-verkenning wordt een zogenaamde rapportage Opbrengst Omgevingsparticipatie opgesteld. In dit rapport beschrijven we het gevolgde participatieproces en de ideeën en adviezen die we hebben ontvangen en wat dit heeft opgeleverd.

### **2.5.2 Raadplegen**

Binnen het participatieniveau raadplegen kunnen belanghebbenden bij de ontwikkeling van Knooppunt Leiden Centraal meedenken. Doel is om kennis, inzichten en ideeën zo goed mogelijk te benutten zodat er een beter plan ontstaat. Op verschillende wijze wordt de omgeving geraadpleegd. In deze paragraaf worden de verschillende mogelijkheden toegelicht.

#### Meedenksessies (online en fysiek)

In zowel de analysefase als de beoordelingsfase werken we in stappen toe naar besluitvormingsmomenten. Aan het einde van de analysefase is dat het besluit over de kansrijke oplossingsrichtingen (NKO) en aan het einde van de beoordelingsfase is dat het besluit over het voorkeursalternatief (VKA). De stappen in die fase noemen we ontwerprondes. In elke ontwerpronde wordt een 'meedenksessie' georganiseerd. Deze sessies zijn afwisselend online via de projectwebsite [www.stationsgebiedleiden.nl](http://www.stationsgebiedleiden.nl) en fysiek. Aan meedenksessies kan elke geïnteresseerde deelnemen. In de fysieke meedenksessies leggen we o.a. ontwerpen en de daarmee samenhangende dilemma's voor zodat we inzicht krijgen in de belangen, kansen en knelpunten. Online meedenken zal meer plaatsvinden in de vorm van een brede enquête, een reactiemogelijkheid op ontwerpen en onderzoeken of een kaart waarop locaties kunnen worden aangestipt waar kansen of knelpunten worden gezien.

#### Regionale begeleidingsgroep

Omdat het project ook regionaal van invloed is betrekken we de omliggende gemeente via de organisatie Holland Rijnland. Holland Rijnland stimuleert en faciliteert de samenwerking tussen dertien gemeente in de regio Holland Rijnland. Binnen deze organisatie sluiten we aan op de bestaande overlegtafels; regionale agenda mobiliteit en de Regionale woonagenda.

#### Optioneel participatieve Waarde Evaluatie

Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een nieuwe methode om beleidsopties te evalueren en de participatie van grote groepen mensen te faciliteren. De essentie van een PWE is dat mensen op een laagdrempelige manier een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van een overheid. Zij worden als het ware op de stoel van de bestuurder gezet. Deze methode is relatief nieuw en wordt op het niveau van het project Oude Lijn als pilot ingezet. Het is mogelijk, maar nog niet zeker, dat deze methode ook in het tweede deel van de verkenningsfase in project knooppunt Leiden Centraal wordt toegepast. Doel is om belanghebbenden en geïnteresseerden inzicht te geven in de keuzes die besluitvormer moeten maken, het begrip voor te maken keuze vergroten en helpt besluitvormers om zich in te leven in belanghebbenden.

### **2.5.3 Adviseren**

Met het participatieniveau adviseren willen we met een groep mensen in gesprek die allemaal een ander of specifiek belang vertegenwoordigen of representeren. Het streven is om te komen tot een advies waarover tussen de verschillende belangen consensus ontstaat. Consensus is niet verplicht, maar is wel sterk richtinggevend bij het nemen van besluiten door besluitvormers. Op het niveau worden twee verschillende groepen samengesteld. De eerste adviesgroep bestaat uit partijen met een maatschappelijk belang. De andere groep bestaat uit mensen die samen representatief zijn voor de gebruikers van het stationsgebied. Op deze wijze wordt vanuit twee perspectieven geadviseerd over de opgave en te maken keuzes. Adviezen zijn altijd gericht aan het projectteam, worden openbaar gemaakt en serieus meegewogen in besluitvorming. Afwijken is altijd gemotiveerd.

#### Adviesgroep

De adviesgroep bestaat uit partijen met een relevant maatschappelijk belang bij de ontwikkeling van Knooppunt Leiden Centraal. Doel is om de belangen in het gebied breed te kennen, inzichten te krijgen in wat er speelt in de



omgeving en op welke wijze Knooppunt Leiden Centraal zich kan ontwikkelen naar een toekomstbestendig knooppunt.

De rol van de adviesgroep is om met het projectteam mee te denken over voorliggende onderwerpen en discussies. Aan het eind van elke fase (zie Bijlage I en figuur 4) vragen we de adviesgroep om een advies. In het proces naar het advies fungeert de adviesgroep voornamelijk als een klankbordgroep. De twee hoofdvragen die de adviesgroep zal beantwoorden zijn:

- In de analysefase: Welke kansrijke alternatieven adviseert de adviesgroep om mee te nemen in de beoordelingsfase en welke aanbevelingen geeft u ons mee?
- In de beoordelingsfase: Welke elementen van de kansrijke alternatieven moeten meegenomen worden in het voorkeursalternatief en welke aanbevelingen geeft u ons mee?

Uitgangspunten adviesgroep:

- Deelnemers die aan de adviesgroep Knooppunt Leiden Centraal kunnen deelnemen zijn vertegenwoordigers van organisaties en verenigingen met een direct belang bij Knooppunt Leiden Centraal.
- Deelnemers nemen actief deel aan de overleggen/bijeenkomsten.
- Deelnemers hebben een constructieve houding en hebben altijd het gezamenlijk belang voor ogen.
- Aan het begin van het traject formuleren deelnemers met elkaar spelregels over de onderlinge omgang en de wijze waarop een advies tot stand komt.
- De adviesgroep adviseert aan het projectteam.
- Het advies wordt openbaar gemaakt.

De agenda van elk overleg wordt in gezamenlijkheid bepaald en van elk overleg wordt een verslag gemaakt. Zowel het verslag als de agenda wordt online gedeeld op de projectwebsite. Beoogde deelnemers van de adviesgroep krijgen persoonlijk een uitnodiging voor deelname. Binnen de adviesgroep streven we naar een evenwichtige verdeling van belangen. De beoogde deelnemers\* (willekeurige volgorde) voor de adviesgroep zijn vooralsnog:

	<b>Partijen met een maatschappelijk belang</b>	<b>Maximaal aantal vertegenwoordigers</b>
1	Historische Vereniging Oud Leiden	1
2	Duurzaamste kilometer	1
3	Voetgangersbeweging Leiden	1
4	Vertegenwoordiger werkgeversbelangen	1
5	ROVER afdeling Leiden	1
6	Fietzersbond Afdeling Leiden	1
7	ROCOV (regionaal overleg consumentenbelangen openbaar vervoer)	1
8	Bomenbond Leiden	1
9	Ondernemersvereniging Bio Science Park	1
10	Bewonersverenigingen Zeezijde	2
11	Bewonersverenigingen Stadszijde	2
12	Vertegenwoordiger bewoners LBSP	1
13	Universiteit Leiden / Hogeschool	1
14	Vertegenwoordiging scholen (basis en middelbaar)	1
15	Vertegenwoordiging studenten	2
16	Platform Gehandicapten Leiden	1

*\*We weten nog niet zeker of met deze deelnemers de lijst compleet is. Daarom gaan we het komende half jaar ook over deze participatieaanpak in gesprek en komen dan te weten of er partijen moeten worden toegevoegd.*

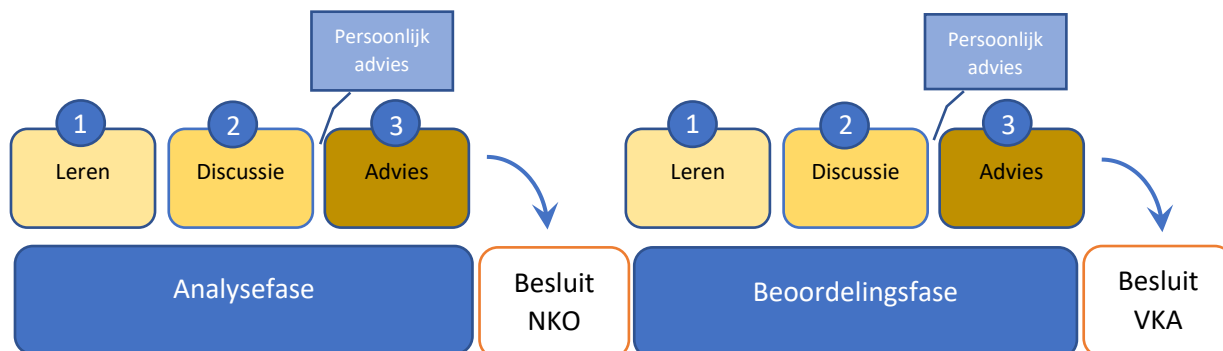
#### Referentiepanel Knooppunt Leiden Centraal

Knooppunt Leiden Centraal is een project van de stad en de regio. Dagelijks maken tienduizenden mensen gebruik van dit knooppunt omdat het de stad en de regio verbindt met de rest van Nederland. Deze tienduizenden mensen maken niet allemaal op dezelfde wijze gebruik van dit knooppunt en het stationsgebied en hebben niet allemaal dezelfde behoefte. Daarom willen wij een referentiepanel instellen dat een representatie is van deze gebruikers en hun behoeften.



In het referentiepanel nemen 40 willekeurige mensen uit de stad Leiden en omliggende regio deel. Deelnemers uit dit referentiepanel gaan over dilemma's van één of meerdere specifieke opgave(n) binnen de verkenning met elkaar in gesprek en komen in drie ronden tot een advies. De drie ronden bestaan uit drie fysieke bijeenkomsten van minimaal één dagdeel.

- **Ronde 1:** In de eerste ronde gaat het vooral om het delen van de context, het dilemma en de onderzoeksvraag.
- **Ronde 2:** In de tweede ronde gaat het panel met elkaar in gesprek over de mogelijke oplossingsrichtingen en eventuele randvoorwaarden van oplossingen.
- **Persoonlijk advies:** Tussen ronde 2 en 3 schrijven deelnemers een persoonlijk advies en delen die met de rest van het referentiepanel.
- **Ronde 3:** In ronde 3 worden de persoonlijke adviezen besproken en werkt men toe naar een totaal omvattend advies. Deelnemers streven hierbij naar consensus. Maar een advies met op onderdelen verschillende meningen is niet ondenkbaar.



De twee hoofdvragen die de adviesgroep zal beantwoorden zijn:

- In de analysefase is de hoofdvraag: Welke kansrijke alternatieven adviseert de adviesgroep om mee te nemen in de beoordelingsfase en welke aanbevelingen horen daarbij?
- In de beoordelingsfase is de hoofdvraag: Welke elementen van de kansrijke alternatieven moeten meegenomen worden in het voorkeursalternatief en welke aanbevelingen horen daarbij?

#### Selectie

De selectiefase begint met een brede uitnodiging per post aan 10.000 willekeurige adressen in Leiden en omliggende gemeenten. Respondenten worden vervolgens automatisch (onder andere op basis van geslacht, leeftijd, geografie en levensfase) in het 40-koppige referentiepanel geloot. Alle respondenten ontvangen over de uitkomst bericht. De wijze waarop men in het kader van representativiteit wordt geselecteerd wordt met een bureau nader uitgewerkt. Vooraf wordt dit breed kenbaar gemaakt.

#### Vergoeding

Knooppunt Leiden Centraal is een project met een grote invloed op de stad en de regio met dagelijks tienduizenden zeer verschillende gebruikers per dag. Het is daarom juist in dit project ontzettend belangrijk dat alle belangen op tafel komen en de participatie representatief. Een juiste representativiteit draagt sterk bij aan een zorgvuldige en evenwichtige besluitvorming. Om een goede representativiteit in het participatieproces te verzekeren willen we de inzet van de deelnemers van het referentiepanel financieel vergoeden. De hoogte van de vergoeding wordt in de uitwerking van het referentiepanel nader bepaald. Dit in tegenstelling tot de hiervoor genoemde adviesgroep. De adviesgroep bestaat namelijk uit partijen die onafhankelijk zijn van de overheid en zich op een of andere manier richten op een bepaald maatschappelijk belang. Mensen die deze organisaties vertegenwoordigen hebben zichzelf aan de betreffende organisatie gecommitteerd. Ook is deze vergoeding uniek in de gemeente Leiden en niet vanzelfsprekend, maar gezien het belang van representativiteit hier wel noodzakelijk. Gemeente Leiden zal deze participatiewijze gedurende het proces volgen en evalueren. De uitkomsten zullen meegenomen in toekomstig participatiebeleid.

#### 2.5.4 Formele inspraak

In de verkenningsfase is één keer formele inspraak mogelijk. Dit moment is aan het begin van de beoordelingsfase, na besluit over de kansrijke alternatieven. Formele inspraak komt altijd voort vanuit een wettelijke verplichting. In de verkenningsfase is formele inspraak mogelijk op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD is onderdeel van de mer-procedure. Mer staat voor milieueffectrapportage en is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer. Doel van de mer is om milieubelangen volwaardig

mee te nemen in de besluitvorming van het voorkeursalternatief. In de NRD wordt beschreven hoe breed en diepgaand het onderzoek naar de milieueffecten van de geselecteerde kansrijke alternatieven wordt uitgevoerd. In bijlage I wordt dit proces nader toegelicht.

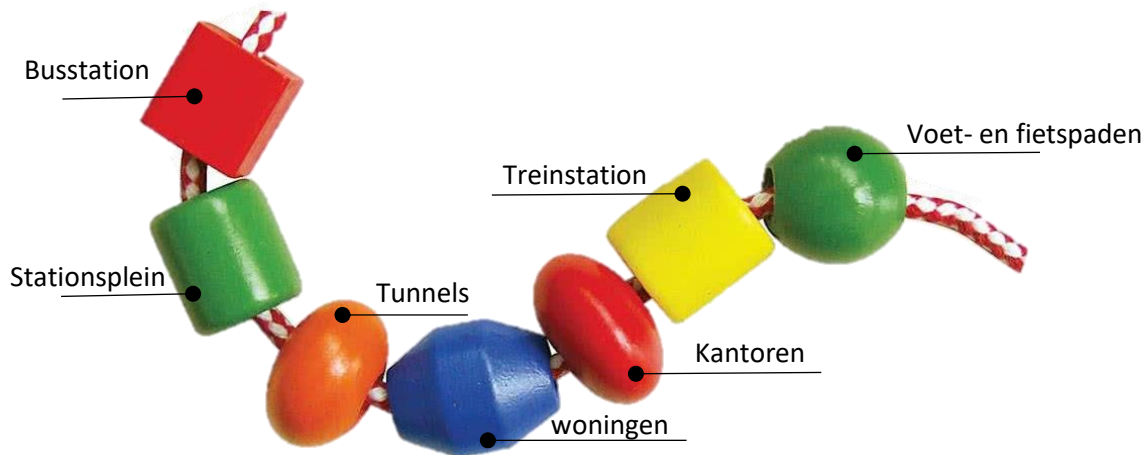
## Bijlage I: Toelichting MIRT verkenningsfase

Zoals bij de uitgangspunten benoemd werken we in de verkenningsfase volgens de MIRT-systematiek. Binnen deze werkwijze wordt de verkenningsfase opgedeeld in grofweg twee delen: de analysefase en de beoordelingsfase met als resultaat de beslissing voor het voorkeursalternatief. Als het besluit over het voorkeursalternatief is genomen weten we op welke plek welke functie komt en hoe veel ruimte dat in neemt. We weten dan bijvoorbeeld of het busstation verplaatst wordt, waar die eventueel komt te liggen en hoe groot de ruimte is die het busstation in neemt. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor bepaalde tunnels onder het spoor door. Worden tunnels vergroot of krijgt een tunnel enkel de functie als verbinding voor voetgangers.

Na de verkenningsfase start de planuitwerkingsfase waarin het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt en formele inspraak mogelijk is. Pas als dat allemaal achter de rug is volgt een periode van realisatie.

### Analysefase

In de analysefase van de MIRT-verkenning worden eerst voor verschillende deelopgaven oplossingen uitgewerkt. De verschillende oplossingen per deelopgave noemen we bouwstenen. Door de bouwstenen van de deelopgaven samen te stellen ontstaan er alternatieven. Je kunt het ook zien als een ketting, waarbij de kralen de bouwstenen zijn en de complete ketting het alternatief.



Figuur 2: Verbeelding van wijze waarop soorten bouwstenen vertaald worden naar alternatieven

Door verschillende bouwstenen te combineren ontstaan er mogelijke oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen gaan we beoordelen aan de hand van een beoordelingskader. In het beoordelingskader staan criteria benoemd waarop we een oplossingsrichtingen beoordelen. Denk hierbij aan de mate waarin een alternatief bijdraagt aan de bereikbaarheid van het openbaar vervoer, de verbetering van de leefomgevingskwaliteit, de klimaatbestendigheid en kosten. Als we alle oplossingsrichtingen hebben beoordeeld kunnen de kansrijke alternatieven worden geselecteerd. Met dit besluit eindigt de analysefase. Doel van de analysefase is om niet-uitvoerbare, niet-financierbare of niet-(juridisch) haalbare alternatieven te laten afvallen.

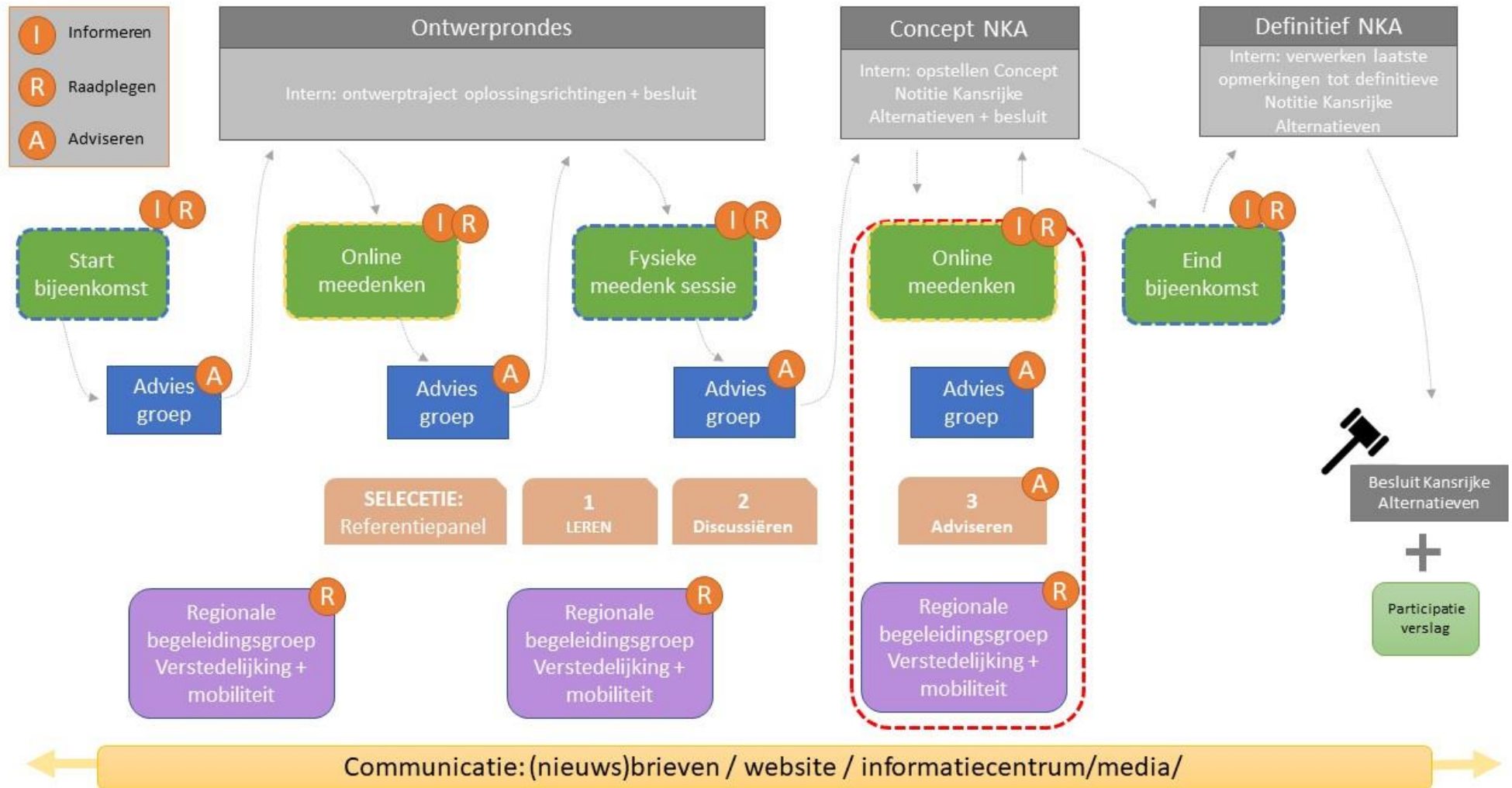
Analyse fase				
Bouwstenen definiëren	Selecteren kansrijke bouwstenen	Samenstellen bouwstenen tot mogelijke alternatieven	Selecteren kansrijke alternatieven	Besluit kansrijke alternatieven

### Beoordelingsfase

In de beoordelingsfase wordt gestart met het opstellen van de notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), zoals omschreven in paragraaf ( en vervolgens ter inzage gelegd. Met de terinzagelegging van de NRD start het formele participatiemoment. De NRD is het begin van de zogenaamde milieu effectrapportage (MER). Doel van de MER is om milieubelangen volwaardig mee te nemen in de besluitvorming van het voorkeursalternatief. In de NRD wordt beschreven hoe breed en diepgaand het onderzoek naar de milieueffecten van de geselecteerde kansrijke alternatieven wordt uitgevoerd. Een NRD is de start van de zogenaamde MER procedure. Vervolgens en deels gelijktijdig worden de kansrijke alternatieven nader uitgewerkt en wordt er aanvullend onderzoek gedaan. Na deze uitwerking worden de kansrijke alternatieven beoordeeld op zowel milieu aspecten als de criteria uit het beoordelingskader. Na de beoordeling van de kansrijke alternatieven zal een besluit worden genomen over het voorkeursalternatief, de zogenaamde voorkeursbeslissing.

Beoordelingsfase				
NRD	Ontwerpen kansrijke alternatieven	Onderzoek milieu effecten en overige effecten	Opstellen effectrapportage, verkenningenrapport + participatierapport	Besluit voorkeursbeslissing

Bijlage II Participatieproces analysefase (beoordelingsfase is vergelijkbaar)



## Bijlage III Vertrekpunten MIRT Verkenning Knooppunt Leiden Centraal

De onderstaande kaders zijn niet uitputtend, maar vormen wel de belangrijkste vertrekpunten:

- Gebiedsvisie Stationsgebied
- Masterplan LBSP
- Knooppunt Leiden Verbindt
- Vigerende bestemmingsplannen
- Spoorbeeld ([www.spoorbeeld.nl](http://www.spoorbeeld.nl)) voor beleid over stations met o.a.:
  - de Waardestelling
  - het Stationsconcept
  - Het nieuwe stationskwartier.
- Ontwerpvoorschriften (ProRail)
- provinciaal besluit over kantoorprogramma
- Geactualiseerd Kaderbesluit Leidse Ring Noord
- Verstedelijkingsnotitie
- Omgevingsvisie Leiden 2040 1.0
- Participatie- en inspraakverordening
- Convenant Ruimte voor bedrijven 2018-2022
- Convenant Klimaat adaptief bouwen
- Hoogbouwvisie 2007
- Kantorenstrategie Holland Rijnland, 2019-2024 geactualiseerd 2019
- Zero-emissie stadsdistributie
- Agenda Autoluwe Binnenstad
- Voortgangsbesluit Centrumroute
- Gebiedsvisie Schipholweg
- Gebiedsvisie Vondelkwartier
- Indiening aanvraag tweede tranche woningbouwimpuls