
STARTVERKLARING COMMISSIE STADSBREED

ONDERNEMERSFONDS LEIDEN

20 augustus 2010

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	3
1. Taak van de Commissie Stadsbreed	5
2. Inzet: Bestuurlijke consistentie als economisch goed	7
3. De RijnGouweLijn	9
Twee buitenlandse voorbeelden: Orléans en Straatsburg	12
4. De Oostvlietpolder	14
5. De RijnlandRoute, Science Park, Aalmarkt, Lammermarkt en het Huis van de Sport ..	16
RijnlandRoute	17
Bio Science Park	17
Aalmarkt	18
Lammermarkt	19
Huis van de Sport	19
6. De prijs van niet-investeren	20
7. Werkwijze Commissie Stadsbreed	23

STARTVERKLARING COMMISSIE STADSBREED ONDERNEMERSFONDS LEIDEN

Samenvatting

In 2007 is in Leiden een referendum gehouden over de RijnGouweLijn (RGL). Een meerderheid van het Leidse electoraat sprak zich bij die gelegenheid uit tegen het op dat moment voorgestelde binnenstadstracé van de lijn (door de Breestraat). Hoewel provincie en regio de rechtmatigheid van het referendum bestreden (er werd lokaal gestemd over een kwestie van bovenlokaal belang), hebben zij de uitslag als een politiek feit erkend. Dat heeft geleid tot een bestuursovereenkomst, waarin een ander tracé als uitgangspunt voor de planvorming is genomen.

Ondanks deze politieke verwerking van de referendumuitslag, heeft de kwestie van de RGL zich in de Leidse politiek verhard tot een dogma. Bij de vorming van de coalitie van D66, CDA, SP en VVD in het voorjaar van 2010, bleek de RGL niet onderhandelbaar. In het coalitieakkoord is de bestuursovereenkomst eenzijdig opgezegd.

Het Leidse bedrijfsleven -waaronder met nadruk ook de kennisinstellingen begrepen zijn- heeft vier majeure afbreukrisico's van dit eenzijdige besluit vastgesteld:

- Het afblazen van de RGL heeft directe gevolgen voor een aantal reeds gedane investeringen door derde partijen. Zij lopen schade op. Daarnaast is er een aantal locaties waar in alle investeringsvoornemens werd uitgegaan van de komst van de RGL, zoals het Lammenschanspark, het Bio Science park en het Huis van de Sport. Deze locaties worden in hun ontwikkeling beknot.
- De RGL is een integraal onderdeel van een groot regionaal investeringstraject. Het uit die samenhang halen van de RGL heeft gevolgen voor de RijnlandRoute, Valkenburg, de zuidelijke Greenport, de Knoop Leiden-West en de Oostelijke Ringweg. Jarenlange planvoorbereiding met bestuursakkoorden en budgetreserveringen dreigt verloren te gaan. De regio moet opnieuw beginnen, in een investeringsklimaat dat als uitgesproken guur moet worden beschreven.
- De Gemeente Leiden is bestuurlijk geïsoleerd geraakt, staat op gespannen voet met de buurgemeenten en andere overheden en is uit het zicht van private investeerders verdwenen. Elke partij heeft het moeilijk gehad met de besluitvorming over de RGL. Dat is eigen aan dit soort projecten. Leiden sleept nu met de nieuwe '*Alleingang*' de regio mee in een uitzichtloze discussie.
- Er wordt overal in de Randstad -van Utrecht tot de kust en van de noordkant van Amsterdam tot de zuidflank van Rotterdam- gewerkt aan *light rail* systemen, vanuit de internationaal onderschreven analyse dat westerse metropolen alleen door deze vorm van massatransport bereikbaar en vitaal kunnen blijven. Non-activiteit vanuit Leiden leidt er toe dat Rijnland een doodlopende steeg wordt in het netwerk dat aan het ontstaan is. Mogelijke alternatieven als een *light rail* 'buiten-om' of een verdubbeling van de NS-lijn naar Utrecht, zijn irrelevant. Het gaat bij de agglomeratieontsluiting juist om de directe verbinding van woon-, werk- en winkellocaties, stadscentra met bedrijventerreinen, bevolkingsconcentraties met recreatieve gebieden.

De prijs die de stad Leiden moet betalen voor de politieke dogmatiek die rondom de RGL is ontstaan, is zeer hoog. In het bedrijfsleven leeft de vrees dat welvaart en verdienvermogen van de stad langdurig worden aangetast en zorgvuldig voorbereide investeringen geen doorgang zullen kunnen vinden. Op basis van historische vergelijkingen kan het risicogebied worden bepaald op 20% tot 30% van de WOZ-waarde van de stad, dat is €3.2 tot 4.7 miljard, waarbij zowel niet-woningen als woningen worden getroffen.

Die vrees wordt versterkt door een ander besluit in het coalitieakkoord: het schrappen van het bedrijvenareaal in de Oostvlietpolder. Het gaat hier om autonoom Leids (niet regionaal) beleid, maar de noodzaak van dit terrein wordt al twintig jaar breed onderschreven. Er lag een voorstel ter tafel met een zorgvuldig compromis tussen economische belangen en die van natuur en recreatie. Schrappen van het bedrijvenareaal betekent dat de toch al kleine Leidse economie geen enkele ruimtelijke manoeuvreermogelijkheid meer heeft. Dat betekent vertrek van bedrijvigheid uit de stad en verschraving van de economische grondslag van voorzieningen.

Leiden heeft een verleden achter zich als één van de armste steden in Nederland. De deïndustrialisering heeft de stad vanaf de jaren zestig zeer hard getroffen. Tussen 1969 en 1993 lag de stad aan het Artikel 12 infuus. Dat Leiden zich aan dat verleden heeft ontworsteld en thans een welvarende stad is met een hoog voorzieningenniveau, is het resultaat van een dubbelstrategie:

- de ontwikkeling tot woonstad via de stadsvernieuwing en de bouw van goede middenklasse woonwijken, die hebben gezorgd voor een brede demografische basis
- het scheppen van een 'nieuwe' economie op basis van kennis en dienstverlening, met het hoger onderwijs en het Bio Science park als aanjagers.

Deze dubbelstrategie is gevolgd in goed samenspel tussen het gemeentebestuur, de andere overheden, de regio, de corporaties, de instellingen voor kennis, zorg en onderwijs en het bedrijfsleven.

Het nieuwe coalitieakkoord lijkt de dubbelstrategie ten einde te hebben gebracht. Het akkoord is een uitdrukking van het 'not in my backyard'-syndroom, de neiging van bewoners om een eenmaal gevestigde woonomgeving te laten voor wat ze is en geen vernieuwing toe te laten. Met dat sentiment is -als bijdrage aan het politieke discours- niets mis, zolang de politiek maar wel een eigen oordeel houdt en oog blijft hebben voor de lange termijn belangen van een stad of streek. In Leiden is dat niet langer het geval. Het gemeentebestuur richt zich uitsluitend op de woonfunctie van de stad en keert de rug toe naar de partners binnen en buiten de stad. Dat is een gevaarlijke trendbreuk.

Natuurlijk is er een onderliggend probleem. Een grote meerderheid van het electoraat wilde de RGL niet, het overgrote deel van de bedrijven en instituties in Leiden wilde de lijn wel. Dat roept vragen op over gebrekkig burgerschap en over het ontbreken van gedeelde waarden in deze stad. Achter het succesverhaal van de laatste twee decennia komt weer nieuw huiswerk te voorschijn. Maar dat neemt niet weg dat het openbaar bestuur de verantwoordelijkheid heeft om in redelijkheid en langs democratische weg gemaakte afspraken voor de lange termijn uit te voeren. We moeten er rekening mee houden dat er om de vier jaar weer andere politieke meerderheden zijn. Om de vier jaar opnieuw beginnen, leidt uiteindelijk tot maatschappelijke stagnatie.

In het thans ontstane klimaat is 'business as usual' tussen overheid en bedrijfsleven niet meer goed mogelijk. De alternatieve aanpak die de Leidse politiek op dit moment ventileert, waaronder een

nieuw offensief voor verdubbeling van de spoorlijn naar Utrecht, is voor de gebiedsgerichte problematiek waar we voor staan, volkomen irrelevant.

De Leidse ondernemersorganisaties hebben de krachten gebundeld om gezamenlijk en ondersteund door de faciliteiten van het Ondernemersfonds het gesprek aan te gaan met de Leidse politiek, met de regio, het provinciaal bestuur en de rijksoverheid.

Het eerste doel van dit initiatief is de grote bedreiging voor de Leidse welvaart ongedaan te maken door in de Leidse politiek gehoor te vinden voor wijziging van het coalitieakkoord. Het tweede doel is, wanneer de Leidse politiek in dogmatiek volhardt, lokale steun te organiseren voor gebruik van de doorzettingsmacht door het provinciaal bestuur van Zuid-Holland.

Het derde doel is beperking van de schade aan de reputatie en het investeringsklimaat in Leiden.

De schademeter is gaan lopen en loopt met elk uitstel van overleg en met elk bericht over politiek gekrakeel op. Dat vergt een tegengeluid uit 'het andere Leiden'.

1. **TAAK VAN DE COMMISSIE STADSBREED**

De 'Commissie Stadsbreed' bestaat uit vertegenwoordigers van de ondernemersverenigingen in het Bio Science Park, de binnenstad, alle overige bedrijventerreinen en winkelcentra, de vereniging BV Leiden en de Kamer van Koophandel. De commissie is ingesteld door het bestuur van het Ondernemersfonds, in reactie op vragen van en onrust onder de verenigingen. Het bestuur heeft de commissie gevraagd de discussie in ondernemend Leiden over het Leidse coalitieakkoord 2010-2014, met name over de passage m.b.t. de RijnGouwelijn (RGL) te faciliteren en waar nodig zelf over het voetlicht te brengen. De commissie heeft daarvoor een budget beschikbaar gekregen. Achtergrond van dit verzoek is de overtuiging dat met de weg die het nieuwe College van B&W met de RGL is ingeslagen, de belangen van heel ondernemend Leiden ingrijpend en langdurig worden geraakt. De reeds bestaande overlegrelaties tussen bedrijfsleven en overheid behoeven voor deze uitzonderlijke casus versterking en professionalisering.

Met het woord 'stadsbreed' is aangegeven dat het hier niet alleen gaat om het bedrijfsleven in engere zin, maar om alle partijen die samenwerken via het Ondernemersfonds, dus ook de kennisinstellingen en de instellingen voor onderwijs, zorg, cultuur en sport. Natuurlijk zijn er tussen afzonderlijke terreinen, sectoren en bedrijven verschillen in belangen en opinies. maar nuanceverschillen vallen weg tegen de noodzaak van een stadsbrede aanpak van het investeringsklimaat in Leiden. Waar in dit verhaal het woord 'bedrijfsleven' wordt gebruikt, bedoelen we die stadsbrede samenhang.

Het alarmsignaal dat aanleiding was voor oprichting van de commissie was nog niet eens zozeer de kwestie van het RGL-tracé. Het alarm is vooral uitgegaan van de openlijke aankondiging van het gemeentebestuur zich met alle middelen tegen uitvoering van reeds genomen besluiten te gaan verzetten. Deze verzetshouding slaat de samenhang uit de gebiedsontwikkeling en gaat een impact hebben op alle andere

investeringsbeslissingen van zowel publieke als private aard. De RGL is symbool geworden voor de vraag of er met Leiden wel zaken te doen zijn.

De afgelopen jaren is in en rond Leiden een regionaal investeringsprogramma opgebouwd, dat bestaat uit onderling sterk samenhangende infrastructurele en ruimtelijke projecten. De belangrijkste projecten zijn inmiddels in verregaande staat van voorbereiding, of zelfs al in uitvoering genomen:

- de RijnGouweLijn
- de ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg
- de aanleg van de RijnlandRoute
- de aanleg van de Oostelijke Ringweg
- de reconstructie van de Greenport Bollenstreek
- de herontwikkeling van het Lammenschanspark
- de uitbreiding van het Bio Science Park.

Binnen Leiden komen daar nog bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Oostvlietpolder en ontwikkelingen op de Lammermarkt, Aalmarkt en Kaasmarkt.

Het nieuwe college van B&W van Leiden stelt zich in zijn coalitieakkoord 2010-2014 op het standpunt geen medewerking te verlenen aan de aanleg van de RijnGouweLijn. Dat betekent een verstoring van de samenhang en het geheel of gedeeltelijk blokkeren van enkele van de genoemde andere projecten. In combinatie met het schrappen van het bedrijvenareaal in de Oostvlietpolder, staat een zeer groot deel van de investeringen waar het de afgelopen vijftien jaren over is gegaan in het economisch debat, op losse schroeven.

We duiden deze wending als een signaal dat de politieke wil in Leiden om in infrastructuur en economie te investeren, dreigt weg te vallen. Dat kan niet anders dan verlamdend werken aan alle overlegtafels over die investeringen, publiek en privaat. Dat gaat uiteindelijk de hele stad merken, ook de inbreidingslocaties en de wijkgebonden projecten.

De concurrentie tussen steden en regio's om investeringsmiddelen zal de komende jaren zeer scherp worden gevoerd. Er is in de kredietcrisis veel kapitaal aan private zijde verdwenen en de overheid staat aan de vooravond van een langdurige bezuinigingsronde. Om goed voorgesorteerd te zijn op de verscherpte competitie om de schaarse middelen, moeten steden en regio's een koersvast en transparant investeringsklimaat hebben en over goede, samenhangende voorstellen beschikken. Het is in het huidige perspectief een 'idee fixe' dat geld dat thans bij de rijksoverheid op de plank ligt voor de RijnGouweLijn, daar rustig blijft liggen tot Leiden over een jaar of wat een ander plan heeft voor de broodnodige modernisering van het openbaar vervoer. Er zijn tal van steden die hun huiswerk wel op orde hebben en over dat geld snel afspraken kunnen maken. Het Leidse coalitieakkoord zal de komende periode steeds meer als een signaal worden begrepen dat Leiden 'out of business' is en niet meedoet aan de competitie om de schaarse middelen. En zonder zicht op investeringsbeslissingen, blijft er niet veel economisch beleid meer over.

De leden van de Commissie Stadsbreed vrezen grote negatieve gevolgen van dit gure investeringsklimaat voor de welvaart en de economische ontwikkeling van de stad. De ambiance voor investeerders om naar Leiden te komen, is geheel weggevallen. Dat heeft negatieve gevolgen voor de werkgelegenheid en voor het draagvlak van voorzieningen op gebieden als onderwijs, sport en cultuur. Vanuit dat kader zal de Commissie Stadsbreed partijen ondersteunen die streven naar behoud van het investeringsklimaat. Toonzetting, tempo en hulpmiddelen zullen naar bevind van zaken worden ingezet.

2. INZET: BESTUURLIJKE CONSISTENTIE ALS ECONOMISCH GOED

Deze notitie is een pleitschrift aan het College van B en W, de gemeenteraadsfracties, de regiogemeenten -individueel en via hun samenwerkingsverband Holland Rijnland- het provinciaal bestuur van Zuid-Holland, de rijksoverheid, het bedrijfsleven in al zijn schakeringen, georganiseerde groepen uit de Leidse bevolking en aan commissies en intermediairen die zich de komende tijd met de Leidse impasse gaan bezighouden. We benoemen op deze plek de inzet van dit pleitschrift.

De Oostvlietpolder en de RijnGouweLijn zijn niet alleen belangrijke investeringstrajecten, ze staan ook symbool voor het investeringsklimaat en de ambities van de stad Leiden in relatie tot de regio. Die komen nu onder druk te staan. Leiden toont zich geen betrouwbare partner naar andere overheden -provincie en rijk- nu het niet mee wil in het investeringsprogramma dat niet alleen in de regio Holland Rijnland, maar in heel de Randstad is opgebouwd (het programma Randstad Urgent). Een *Alleingang* zal de onderhandelingspositie van Leiden ernstig schaden. Leiden vestigt de reputatie van een slechte bestuurlijke partner, door eerder gesloten bestuurlijke overeenkomsten weer op losse schroeven te zetten. Dat maakt het onmogelijk op andere dossiers bij provincie of rijk wel succes te boeken.

Los van de betrouwbaarheid, kost het opschorten gewoon veel geld, doordat externe investeringen niet in Leiden terecht komen en het verdienvermogen van de lokale ondernemers wordt uitgehold. Dat geldt niet alleen voor (het uitblijven van) overheidsinvesteringen, maar ook voor de private investeringen die door de overheidsinvesteringen worden uitgelokt. Private investeerders rond de Lammermarkt, Aalmarkt en Kaasmarkt geven al signalen af dat ze hun voorgenomen investeringsplannen gaan heroverwegen als de RijnGouweLijn niet doorgaat. Zonder hoogwaardige OV-verbinding wordt het een stuk minder aantrekkelijk om in de binnenstad van Leiden te investeren. En gebrek aan investeringen leidt tot vermindering van waarde van onroerend goed en op den duur tot vermindering van welvaart. Het heeft weinig zin te speculeren over de mate waarin waardevermindering (en daarmee

welvaartsvermindering) zal plaatsvinden, maar we hebben uit het verleden wel aanwijzingen over hoe snel het kan gaan.

Sinds de jaren 80 heeft Leiden een enorme welvaartssprong gemaakt. In 1990 was Leiden nog een Artikel-12 gemeente. Nu staat de stad in de top van gunstige lijstjes als de hoogst opgeleide en meest welvarende steden van het land. Dat vertaalt zich bij uitstek in de vastgoedwaarde van de stad. Toen in 2004 een berekening werd gemaakt van de herkomst van de OZB in Leiden, bleek dat 44% van de zakelijke OZB-opbrengst afkomstig was van stedelijk areaal dat in 1990 nog helemaal niet als zodanig bestond. En daar kwamen de inbreidingslocaties nog bij. Het kan dus snel gaan. Of dat in omgekeerde richting ook zo is -14 jaar niet-investeren en je bent 44% van je WOZ-waarde kwijt- is niet hard te maken: zo'n experiment is gelukkig nooit gedaan. Maar we weten wel dat een gebrek aan investeringen zal leiden tot stilstand en daarmee tot achteruitgang. We komen daar in paragraaf 6 op terug.

De regionale investeringsagenda van Holland Rijnland laat zien hoe de grote ruimtelijke investeringen in en rond Leiden van elkaar afhankelijk zijn. De RijnGouweLijn is cruciaal voor de ontwikkeling van voormalig vliegveld Valkenburg. En de ontwikkeling van Valkenburg is een noodzakelijke (financiële) voorwaarde voor de aanleg van de RijnlandRoute. En die is weer van groot belang voor de reconstructie van de Greenport Duin- en Bollenstreek. Een Leidse rem op de investeringen heeft daardoor een uitstraling voor de hele regio, niet alleen omdat overheidsinvesteringen voor de hele regio op losse schroeven komen te staan, maar ook omdat het investeringsklimaat in de regio wordt geschaad.

De eerste inzet van deze notitie is bijdragen aan herstel van de Leidse koersvastheid, door het herbevestigen van de bestuurlijke support voor het investeringsprogramma zoals dat er voor maart 2010 voor stond, inclusief de 'autonome' Leidse beslissing omtrent de Oostvlietpolder.

Wanneer dat niet gebeurt, komt de tweede inzet in zicht. In dat geval is deze notitie de basis voor alliantievorming van het Leidse bedrijfsleven met andere partijen dan het eigen gemeentebestuur. Dan gaat het met name om de provincie Zuid-Holland, die al heeft aangegeven via haar wettelijke doorzettingsmacht het uitvoeren van de bestuursovereenkomst over de RijnGouweLijn te zullen mogelijk maken.

We gaan achtereenvolgens in op de situatie rond de RijnGouweLijn (3), de Oostvlietpolder (4) en enkele andere locaties in Leiden (5). We sluiten af met een samenvattende beschouwing (6) en met de doelen die de Commissie Stadsbreed heeft geformuleerd (7).

3. DE RIJNGOUWELIJN

Het gaat hier niet om de tracékeuze van de RGL *'an sich'*. Het probleem zit wat de Commissie Stadsbreed betreft in het eenzijdig openbreken van een bestuursakkoord door de Gemeente Leiden.

De RGL heeft een moeizame voorgeschiedenis, in de zin dat de politieke en economische visie enerzijds en de visie van de individuele kiezer anderzijds vaak met elkaar hebben gebotst. Het Leidse bedrijfsleven heeft de RGL de afgelopen tien jaar steeds gesteund. Daarbij ging het niet om de vervoerswaarden of *'technicalities'* van afzonderlijke delen van het tracé, maar om de overtuiging dat *lightrail* de ruggengraat moet worden van het openbaar vervoer in de Randstad. Daar waren drie motieven voor:

- Er is consensus dat westerse metropolen met hun hoge dichtheid en hun noodzaak tot massatransport alleen ontsloten en vitaal kunnen blijven met een stelsel van *light rail*. Europese voorbeelden zijn steden als Londen en Berlijn, waar 'Randstedelijke afstanden' kunnen worden afgelegd zonder het stelsel van stadstreinen te verlaten (van Heathrow naar de Big Ben). Dat is de filosofie in talloze agglomeraties in de westerse wereld en in opkomende landen, ook in het zuiden. Kenmerk van die systemen is dat ze verbindingen leggen van vliegveld tot stadshart, van woonwijk naar bedrijventerrein, van park tot campus. Niet 'gemakzuchtig' om de plekken heen waar de mensen moeten zijn, maar rechtstreeks tussen de brandpunten van stedelijk leven.
- Nederland volgt die wereldwijde trend. Langzaam, maar toch. Alle vier grote steden bouwen aan het netwerk. De vier afzonderlijke netwerken beginnen elkaar te naderen. Sinds enige tijd kun je van het strand van Scheveningen naar de zuidflank van Rotterdam reizen zonder het systeem te verlaten en een ongemakkelijke overstap te maken. Bij afstel van de RijnGouweLijn dreigt Rijnland een *'cul de sac'* te worden in de metropool.
- Uit alle voorbeeldprojecten blijkt dat *light rail* goed is voor de ruimtelijke en economische structuur van een gebied. Er vindt waardeestijging plaats van het onroerend goed langs de lijn, economische activiteiten concentreren zich op plekken waar je ze wilt hebben, de arbeidsmarkt functioneert beter. De enige uitzonderingen op de regel dat *light rail* goed is gebleken voor een regio, zijn de projecten in het buitenland waar concessies zijn gedaan omwille van de publieke opinie en waar de rails 'buitenom' zijn gelegd zonder de eigenlijke centra te raken. Ongeveer zoals de alternatieven voor de RGL die nu in de Leidse politiek worden genoemd.

Dat soort lange termijn belangen wordt op veel plekken niet direct door individuele burgers gedragen. De gekozen politici hebben daarom een eigen verantwoordelijkheid, zo zit het systeem in elkaar. De mogelijkheid om een referendum te houden beperkt die eigen verantwoordelijkheid van de gekozen politici, maar neemt die niet weg. Het RGL-referendum van 2007 in Leiden leidde tot een meerderheidsuitspraak van het electoraat tegen het Breestraattracé. Er valt te twisten over de vraag hoe handig het is om een

besluit met regionale dimensie voor de lange termijn via een referendum voor te leggen aan een electoraat met een lokale en korte termijn dimensie. Maar het is gebeurd en de Leidse politiek heeft voor deze beperking van de eigen verantwoordelijkheid naderhand veel begrip ondervonden van de andere betrokken partijen: de regiogemeenten, de provincie, de rijksoverheid en het bedrijfsleven. Dat heeft geleid tot een andere tracékeuze, uiteindelijk vastgelegd in een bestuursakkoord tussen de betrokken partijen, inclusief financiële committering. Een hele reeks van overheidsinvesteringen is verknoopt met dit bestuursakkoord en tal van private partijen hebben hun investeringsbeslissingen op dit bestuursakkoord gebaseerd.

Wat nu met het Leidse coalitieakkoord gebeurt, is niet meer een beperking van de verantwoordelijkheid van de politiek, maar een vervanging ervan. De politici degraderen zichzelf tot regisseur van referenda. Dat gaat leiden tot een ruim baan voor inwoners en groepen die belang hebben bij een NIMBY-effect ('not in my backyard'), het tegenhouden van grote ingrepen met een structureel belang vanwege een kleiner particulier belang, of gewoon vanwege een populistisch sentiment. Het schrikvoorbeeld van dat 'ruim baan voor populisme en particuliere belangen' is Californië, de regio met de hoogste referendumdichtheid ter wereld. Daar bestaat nog amper een regulier politiek leven. De rechtbanken moeten er aan te pas komen om het gemor van de burgers en de machteloosheid van de politiek nog enigszins in goede banen te leiden.

Zover zal het in Nederland niet komen. In Nederland is de politieke traditie om de 'boel bij elkaar te houden' sterker dan de traditie om deelbelangen het via referenda en rechtszaken onderling maar te laten uitvechten. Het is te voorspellen welke duiding de 'casus-Leiden' landelijk zal krijgen. 'Leiden' zal mede aanleiding zijn om de wettelijke positie van deelbelangen op lokaal niveau bij de aanleg van grote infrastructurele werken te verkleinen en de rol van overheden met een paraplupositie te versterken, bijvoorbeeld door de doorzettingsmacht van de provincie te versterken.

Zover is het nog niet. Op het spel staan thans de bestuurlijke betrouwbaarheid en investeringszekerheid in de stad. 'Weten waar je aan toe bent' is de grondslag voor iedereen die met investeringen te maken heeft. Een stad die langdurig onzekerheid laat bestaan en waar zelfs rechtsgeldige bestuursakkoorden na een verkiezingsuitslag weer worden ingetrokken, prijst zichzelf uit de markt, zowel bij publieke als bij private investeerders. De inzet van de casus gaat daarmee veel verder dan de RijnGouweLijn. Het gaat om de vraag of er de komende jaren nog in Leiden te investeren valt. De afloop van het RGL-debat is direct verknoopt met de bouwlocatie Valkenburg, met de zuidelijke Greenport, met de knoop Leiden-West, het voortbestaan en de uitbreiding van het Bio Science Park, met de oostelijke ringweg en met de RijnlandRoute. Indirect is de RGL verknoopt met het Aalmarktproject, met de Lammermarkt, met het Huis van de Sport en met andere projecten waar een mix van publieke en private investeringen aan de orde zijn. Het langjarig stilvallen van de investeringsmogelijkheden kan tot een aanzienlijke verarming van de stad Leiden en omgeving leiden. De blokkade die het coalitieakkoord legt voor de al jaren dringend noodzakelijke terreinontwikkeling in de Oostvlietpolder, is een verdere aantasting van het verdienvermogen van het Leidse bedrijfsleven.

De RijnGouweLijn is verder een onlosmakelijk onderdeel van een regionaal investeringsarrangement, met daarin vijf Randstad Urgent projecten: de RGL, de uitbreiding van het Bio Science Park, de Greenport, de RijnlandRoute en Valkenburg. Die onderdelen zitten voor een deel juridisch en bestuurlijk, voor een ander deel inhoudelijk, onderhandelingsstechnisch en qua planvoorbereiding aan elkaar vast. Het is een typisch voorbeeld van een integraal gebiedsproject: een operatie die nodig is om een regio die structureel niet goed in elkaar zit, op langere termijn vitaal te houden. Er is zeker twaalf jaar lang gewerkt aan het scheppen van een samenhang tussen de afzonderlijke projecten; de regionale investeringsagenda -het grote succes van het nog jonge intergemeentelijk samenwerkingsverband Holland Rijnland- is de verzilvering van die samenhang. De regionale investeringsagenda maakt zelfs de hoofdmoot uit van het bestaansrecht van Holland Rijnland. Zonder die gezamenlijke agenda zou met een veel vrijblijvender samenwerking volstaan kunnen worden.

Het Leidse College van B&W heeft het bestuursakkoord eenzijdig ingetrokken en heeft te kennen gegeven de infrastructuur voor het openbaar vervoer weer van voren af aan te gaan doordenken. Zelfs wanneer de bestuurlijke verhoudingen in de regio op orde zouden zijn en het Leidse leiderschap in de regio intact zou zijn, dan zal er gauw weer twaalf jaar nodig zijn om het zelfde punt te bereiken als waar we nu staan. Maar die goede verhoudingen zijn er niet. Leiden staat sinds de vorming van het huidige College van B&W geïsoleerd in de regio, tegenover de buurgemeenten, tegenover de provincie, tegenover de rijksoverheid en tegenover het bedrijfsleven. Niet alleen het investeringsklimaat wordt bedreigd; zelfs het klimaat om te overleggen over het investeringsklimaat raakt beschadigd. Er bestaat dus het risico dat er voor een lange reeks van jaren geen grote publieke investeringen in het zuidelijk gedeelte van Holland Rijnland zullen worden gedaan.

De Randstad Urgent projecten beogen stuk voor stuk om met publieke investeringen ook weer substantiële private investeringen uit te lokken. Privaat geld volgt immers publiek geld. Een praktisch voorbeeld hebben we al gezien in het centrum van Leiden. Nadat duidelijk is geworden dat de RGL niet door de Breestraat zou gaan rijden, is de leegstand in de straat gaan oplopen. Op dit moment is die leegstand zo groot, dat twijfel op z'n plaats is of de Breestraat als winkelstraat nog wel te handhaven is. Het gemeentelijk initiatief om de lege etalages aan en rondom de straat 'op te leuken' met kunstuitingen, is een schrijnend symbool van onvermogen.

Omgekeerd is de belangstelling van ontwikkelaars voor locaties langs het Hooigracht-Langegracht tracé nu al merkbaar toegenomen. Het zijn al lang geleden voorspelde effecten: *light rail* en andere hoogwaardige infrastructurele projecten brengen een positieve waarde- en functieontwikkeling van het onroerend goed met zich mee (zie de Franse voorbeelden hieronder). Publieke investeringen en private waardecreatie zijn nauw met elkaar verbonden. In een stad en streek waar niet meer wordt geïnvesteerd, neemt de welvaart snel af. Het is net als met een huis: zonder tijdige investeringen in onderhoud en vernieuwing, neemt de waarde af.

We komen straks terug op de het voorbeeld van de grootste publiek-private investering van de laatste twee decennia: het Bio Sciencepark.

Dat is een van de verklaringen voor de consistente steun vanuit het regionale bedrijfsleven voor de RGL. De RGL is niet alleen een zaak van bereikbaarheid, maar ook van waardeschepping. En dat geldt voor alle grote projecten die in en rond Leiden nu spelen.

We kunnen leren van ervaringen elders. We hebben hier twee Franse voorbeelden opgenomen, omdat daar in veel steden geïnvesteerd is in *lightrail*-projecten.

Twee buitenlandse voorbeelden: Orléans en Straatsburg

“Stedelijke gebieden die door hoogwaardig openbaar vervoer worden bediend, blijken goed te scoren op het gebied van milieu en leefbaarheid. Met name als railgebonden modaliteiten worden ingezet, blijkt de verblijfskwaliteit aantoonbaar hoger dan van gebieden die slechts per auto bereikbaar zijn en waar het openbaar vervoer beperkt blijft tot busdiensten. Vooral trams zijn goed inzetbaar omdat ze bereikbaarheid en zichtbaarheid combineren met een hoge verblijfskwaliteit.

Tramprojecten van de afgelopen jaren hebben het milieu en de leefbaarheid verbeterd. Anders dan veelal wordt gedacht, is railgebonden openbaar vervoer veel beter inpasbaar in de stedelijke ruimte dan OV per bus, dat zich bijvoorbeeld amper laat combineren met voetgangersgebieden en verhoudingsgewijs ook veel ruimte nodig heeft.

Uit de aanleg van de nieuwe tramlijnen in verschillende Franse steden in de afgelopen 25 jaar, blijkt de positieve invloed van goed openbaar vervoer.

Eén voorbeeld is Orléans. Als gevolg van de nieuwe stedelijke kwaliteit en de verbeterde ontsluiting van het centrum, alsmede de snelle verbinding met de rest van de agglomeratie, is de kwaliteit van het winkelapparaat aanmerkelijk verhoogd. Langs de tramlijn heeft op diverse plaatsen gebiedsontwikkeling plaatsgevonden. De nieuwe stedelijke kwaliteit, de verbeterde ontsluiting van het centrum en de snelle verbinding met de rest van de agglomeratie leveren voordelen voor winkeliers en consumenten.

In Straatsburg, waar de tram in 1994 opnieuw is geïntroduceerd, is de kwaliteit van de winkelvoorzieningen in het centrum aantoonbaar verbeterd. Ook zijn winkels en ander vastgoed daar in waarde gestegen. Tussen 1995 en 2002 blijkt de detailhandel in het stedelijke gebied aantoonbaar versterkt, terwijl het aantal bedrijven langs de tramcorridors licht is gestegen. In de aangrenzende straten worden echter vergelijkbare effecten gemeten. Het effect van de tram bestrijkt dus een groter territorium dan de tramroute zelf. Samenvattend bevestigt de case

Straatsburg het beeld dat in de studie wordt opgeroepen van de andere onderzochte Franse tramsteden, namelijk dat de tram de bestaande ontwikkelingen versnelt en de aanwezige verschillen vergroot.

Bron: NAW Onderzoeksdossier Gebiedsontwikkeling en openbaar vervoer, juni 2008.

De conclusie van *lightrail*-projecten elders is dat ze in hoge mate bijdragen aan wat je *city quality* zou kunnen noemen. Die *city quality* wordt een steeds belangrijker voorwaarde voor (inter)nationale economische concurrentie tussen steden en hun agglomeraties. Voor bijvoorbeeld Den Haag en Amsterdam is dat een *Leitmotiv* in het economisch beleid geworden, met uitingsvormen als Amsterdam Topstad, *I Amsterdam* en Den Haag Internationale Stad. Voor Leiden is dat internationale investeringsklimaat van groot belang, omdat het bijdraagt aan de concurrentiekracht van mondiale spelers als de universiteit, het academisch medisch centrum en het Bio Science Park, belangrijke dragers van de Leidse economie.

De RijnGouweLijn is natuurlijk niet alleenzaligmakend voor *city quality*, daar komt veel meer voor kijken. Maar de lijn vormt wel de hoeksteen voor een breed investeringsprogramma, dat het imago van Leiden als internationale kennisstad voor de komende jaren gaat bepalen.

Naast de schade aan het Leidse (kennis)economische klimaat op de langere termijn, spelen ook effecten op de kortere termijn Leiden parten. De Kamer van Koophandel onderzoekt momenteel onder het Leidse bedrijfsleven en de Leidse kennisinstellingen de directe schade (bijvoorbeeld door het aanpassen van gebouwen aan het voorgenomen RGL-tracé), de indirecte schade (bijvoorbeeld door minder mogelijkheden bezoekersaantallen te verhogen) en maatschappelijke schade (zoals imagoschade: Leiden als onaantrekkelijke stad als je iets op poten wilt zetten, "want er kan toch niks"). Dat onderzoek is nog niet afgerond, maar in aanvulling op de al genoemde schade aan het investerings- en (kennis)economisch klimaat in Leiden is al wel duidelijk dat er bij Leidse kennisinstellingen voor enkele miljoenen aan directe en indirecte schade wordt verwacht. ROC Leiden verwachtte bijvoorbeeld concurrentievoordeel te halen uit de voorgenomen RGL-halte aan haar nieuwbouwlocatie Lammenschans. De combinatie van nieuwbouw en goed openbaar vervoer heeft elders in het land tot een duidelijke leerlinggroei geleid. In Leiden zou daardoor de marktpositie zijn versterkt ten opzichte van Utrecht en Gouda.

Andere schadeposten van het niet-doorgaan van de RGL zijn mogelijk het wegsmelten van toezeggingen voor medefinanciering van andere gebiedsgerichte projecten, zoals de RijnlandRoute. Een harde schadepost is in elk geval het vervallen van de provinciale bijdrage van €40 miljoen voor de Oostelijke Ringweg. Dat bedrag was onderdeel van het bestuursakkoord dat Leiden en provincie hadden gesloten. De oostelijke ringweg was nodig om het Hooigrachttracé van de RGL mogelijk te maken, maar heeft daarnaast een

eigenstandige betekenis voor de ontsluiting van de Leidse agglomeratie. Die bijdrage is thans uit beeld, en daarmee de kans om op korte termijn een verkeerskundig knelpunt op te kunnen lossen.

4. DE OOSTVLIETPOLDER

Het coalitieakkoord haalt een streep door de Oostvlietpolder. De Oostvlietpolder is geen Randstad Urgent project. Maar ook de Oostvlietpolder verkeert al bijna twintig jaar in een planstadium. In die twintig jaar zijn alle signalen eenduidig geweest: de Oostvlietpolder is nodig om de ruimtenood van het bedrijfsleven te lenigen. En die ruimtenood is zo groot, dat van feitelijke productie-uitval en vertrek van werkgelegenheid kan worden gesproken. Het coalitieakkoord laat het bij het schrappen van de Oostvlietpolder, zonder visie op een alternatief en ook zonder een visie op de reeds gemaakte verwervingskosten. Voor alle duidelijkheid: de hele thematiek rondom de commissie-Noordanus over een teveel aan goedkope terreinen en te weinig druk op herstructureren gaat volgens alle partijen die er de afgelopen decennia naar gekeken hebben, aan de Oostvlietpolder voorbij. Leiden heeft al jaren nul hectare uitgeefbaar terrein (behoudens de life sciences).

In de meest recente plannen (zoals verwoord in de marktverkenning van 21 januari 2010) werd nog netto 29 hectare Oostvlietpolder ontwikkeld tot bedrijventerrein (vergezeld van natuurontwikkeling in de rest van de polder). Dat was een belangrijke stap in het oplossen van het gebrek aan bedrijventerrein. De *Economische Foto Leiden* (BRO, 2010) constateert dat de ruimte voor bedrijven in Leiden echt op is. Er zijn niet of nauwelijks meer groeimogelijkheden voor het bestaande bedrijfsleven in Leiden. En er is ook geen 'schuifruimte' meer om knelpunten (bedrijven op locaties waar dat niet meer past) op te lossen. Uitwijken naar de regio biedt geen soelaas. Het regionaal samenwerkingsverband Holland Rijnland spreekt van een op slot zittende bedrijfsruimtemarkt.

Leiden en de regio hebben een probleem als de Oostvlietpolder niet wordt ontwikkeld. Er is tijdens de lange wachttijd voor de polder een lijst van potentiële vestigers aangelegd. Een korte check van die lijst wijst uit dat tal van bedrijven stad en regio al hebben verlaten, het wachten beu, en naar elders zijn gegaan. Veel bedrijven die tot op heden hebben gewacht, zullen thans alsnog besluiten te vertrekken. Dat kost Leiden werkgelegenheid en economische ontwikkeling.

Mogelijk heeft in het College van B&W de gedachte postgevat dat 'kenniseconomie' betekent dat je geen ruimte meer nodig hebt en dat je kunt volstaan met een paar broedplaatsen in de mooie historische binnenstad. We onderschrijven het belang van zowel broedplaatsen al de historische binnenstad, maar het is een illusie om te veronderstellen dat er geen ruimte meer nodig is. De stad moet worden beleverd en

onderhouden, goederen moeten worden geproduceerd en overgeslagen. Zonder 'nabije' terreinen moet dat gebeuren van steeds grotere afstanden en tegen steeds hogere milieu- en transportkosten.

Daar blijft het niet bij. Een goed middel om de innovatieve en creatieve kracht van een economie te meten is het aantal patenten. Patenten zijn immers vernieuwingen van proces of product die marktwaarde hebben en commercieel moeten worden beschermd. Uit recent onderzoek van de Kamer van Koophandel Rotterdam blijkt dat omstreeks 90% van de aangevraagde patenten in Nederland afkomstig is van bedrijven gevestigd op bedrijventerreinen. En dat is eigenlijk ook wel logisch: de zakelijke en creatieve dienstverlening zetelt weliswaar in een stedelijke vernieuwing, maar de technologische *research en development* en de aanpassingen in bedrijfsprocessen zitten in laboratoria en werkplaatsen op de bedrijventerreinen. En daarbij: kennis die op kantoren en in creatieve broedplaatsen wordt ontwikkeld, moet ook ergens worden uitgetest en gemaakt. Voor een deel is die bedrijvigheid verschoven naar lage lonen landen, maar voor een belangrijk deel zit dat nog steeds bij de maakindustrie op de bedrijventerreinen - juist daar waar kennis en productie elkaar raken en met elkaar moeten optrekken om tot innovatieve producten te komen. Met andere woorden: ook een kenniseconomie heeft voldoende bedrijventerreinen nodig, juist om die kennis te laten renderen en op te stuwen.

Een zeer praktisch voorbeeld van het samengaan van kennis en terrein is de nieuwbouw van het ROC in het Lammenschanspark. Het ROC ontwikkelt op deze plek een up-to-date opleiding voor technische beroepen, gecombineerd met een centrum voor startende technische ondernemers. Dat is gebeurd mede vanwege de aanstaande nabijheid van een mooi bedrijventerrein met veel oefenlocaties, praktijkcontacten en opleidingsvragen. ROC Leiden loopt de mogelijkheid mis om een sterke praktijkalliantie op te bouwen.

Dan de directe kosten. De gemeente heeft op basis van een jarenlange 'naar zekerheid groeiende waarschijnlijkheid' dat er bedrijven zouden komen, gronden aangekocht in de polder, teneinde de aanleg van zowel het bedrijventerrein als de natuurontwikkeling mogelijk te maken. De miljoenen die in de grondverwerving zijn geïnvesteerd, kunnen nu als vernietigd kapitaal worden beschouwd. Er is immers maar één mogelijkheid om uit die miljoenen een hoger rendement te halen dan door bedrijven op de grond te zetten, en dat is er woningen op zetten. Alle andere bestemmingen betekenen een lager, of in het geheel geen rendement. Het weggooien van die miljoenen is een opmerkelijke stap in het licht van de sombere financiële omstandigheden waarin het gemeentebestuur de komende jaren komt te staan.

Leiden loopt voorts belastinginkomsten mis. Bedrijventerrein Oostvlietpolder zal immers een verhoging van de jaarlijkse OZB-opbrengst betekenen. We kunnen nu al aangeven hoeveel OZB-opbrengst de gemeente Leiden mis gaat lopen, als de Oostvlietpolder niet wordt ontwikkeld. We gaan daarbij uit van het inmiddels aanvaarde ambitieniveau voor de polder: een modern gemengde invulling. Dat is -helaas- geen al te hoog ambitieniveau, maar het maakt wel een goede inschatting mogelijk van de OZB-opbrengst.

Op dit moment tellen de Leidse terreinen voor gemengde bedrijvigheid samen ongeveer 100 hectare: Rooseveltstraat en Trekvliet, Amphoraweg, Veilingterrein, De Waard, Lammenschansweg, Merenwijk, Stevenshof en Roomburg. De jaarlijkse OZB-opbrengst van de gemengde terreinen bedraagt ongeveer €2,4 mln. (prijspeil 2009). Dat betekent een gemiddelde opbrengst van €24.000 per hectare.

Op basis van dat uitgangspunt levert een volledig ontwikkelde Oostvlietpolder (29 hectare) jaarlijks €700.000 aan OZB op (volgens prijspeil 2009). Maar dat is een onderschatting, aangezien de WOZ-waarde van bestaande gemengde bedrijventerreinen vrij beperkt is, in vergelijking met die van kantorenparken en thematische terreinen, zoals het Bio Science Park. De voorgenomen inrichting van de Oostvlietpolder op basis van een hoge dichtheid, een hoogmoderne functionaliteit en een hoge mate van duurzaamheid zal tot een WOZ-waarde leiden die meer op die van een kantorenpark of themagebied lijkt dan op die van een huidig gemengd bedrijventerein. We achten het realistisch te veronderstellen dat de Oostvlietpolder met 29 hectare een extra OZB-opbrengst van €1,2 mln. zal betekenen (€41.000 per hectare).

De Oostvlietpolder zorgt zo voor een toename van de ruimte voor bedrijven in Leiden met meer dan 30%, maar dat brengt de helft meer OZB-opbrengst uit de bedrijventerreinen met zich mee.

We willen die €1,2 mln. extra OZB nader in perspectief plaatsen. De Gemeente Leiden heeft de afgelopen jaren het bedrijfsleven nadrukkelijk aangesproken als cofinancier van cultuur en sport in de stad. Het Cultuurfonds Leiden en de Stichting Topsport Leiden hebben allebei de opdracht van de gemeenteraad meegekregen tot tenminste €200.000 aan private medefinanciering uit de stad te verwerven. Dat is samen €400.000. De Oostvlietpolder leidt tot een jaarlijkse extra OZB-opbrengst die drie keer zo hoog ligt dan deze beoogde private cofinanciering voor sport en cultuur in Leiden. Slechts een deel van die meeropbrengst is al genoeg om het sportieve en culturele leven in Leiden aan een kwaliteitsniveau te helpen waarover al jaren wordt gesproken, maar waar nooit geld voor was. Die optie vervalt weer. Dan resteert de twijfel wat je aan moet met een gemeente die wil dat het lokale bedrijfsleven de lokale voorzieningen sponsort, maar tegelijkertijd dat bedrijfsleven verhindert om lokaal z'n brood te verdeinen.

5. DE RIJNLANDROUTE, SCIENCE PARK, AALMARKT, LAMMERMARKT EN HET HUIS VAN DE SPORT

De twee grote en meest urgente pijnpunten zitten momenteel bij de RijnGouweLijn en de Oostvlietpolder. We hebben al gewezen op de samenhang van die projecten met andere in Leiden en de regio; kort gezegd: zonder de RGL geen ontwikkeling van het voormalig vliegveld Valkenburg, zonder Valkenburg geen RijnlandRoute, zonder RijnlandRoute geen Knoop Leiden-West, enzovoort. We lopen enkele investeringsprojecten op een paar bijzonderheden langs.

RijnlandRoute

In het plan- en onderhandelingsproces over financiering van de RijnlandRoute was juist in november 2009, bij de behandeling van het MIRT in de Tweede Kamer, veel dynamiek gekomen. Fracties uit zowel de toenmalige coalitie als de oppositie hebben zich in het parlement sterk gemaakt en toezeggingen van de minister afgedwongen. Het verzilveren van die toezeggingen had een krachtige, ondersteunende actie vanuit de regio nodig, met verscherping van de tracékeuze en meer duidelijkheid over aanvullende financiering, waaronder die van de Provincie Zuid-Holland en het regionale bedrijfsleven. Er zijn direct na november ook acties in de richting van de minister in gang gezet.

De dynamiek is echter weer verdwenen en wel door twee oorzaken:

- De keuze van het Leidse coalitieakkoord voor de Churchillaanvariant. Deze variant was financieel bij de behandeling van het MIRT helemaal niet in beeld. Dat Leiden er toch de voorkeur aan geeft, is landelijk gezien vooral een signaal dat Leiden het speelveld weer verlaat. Het is een buiging voor de bühne, die de kans op realisatie van de route verkleint.
- Het verlies van positie van Leiden in financiële onderhandelingen.

Natuurlijk hebben ook de val van het kabinet, de verkiezingscampagne en de kabinetsformatie niet bijgedragen aan een heldere onderhandelingscontext. Maar de kansen op een werkbare deal over de RijnlandRoute bij de volgende ronde van onderhandelingen over het MIRT, zijn aanzienlijk kleiner dan ze nog in maart 2010 leken. De schademeter loopt.

Bio Science Park

Het Science Park van Leiden is het grootste van het land en het is zich in hoog tempo aan het ontwikkelen tot de kurk waar de economie van stad en regio op drijft. De onroerend goed waarde van het Science Park is inmiddels hoger dan die van de binnenstad. Dat is op zich mooi, al staat dat gegeven helaas ook symbool voor de verzwakking van de verdienpositie van de binnenstad.

Het park is de beste illustratie van waar een toegewijde stad, die kiest voor een lange termijn koers, toe in staat is. Het park kreeg in het 25^{ste} jaar van zijn bestaan -2009- de status van beste bedrijvenpark van Nederland. Een 'fact sheet' van juli 2010 van de Ondernemersvereniging Bio Science Park, VNO-NCW Rijnland en Kamer van Koophandel somt het succes op. We citeren uit die 'fact sheet' de gegevens over de factor arbeid.

In de bedrijven werken 3.000 mensen. Daar komen 7.000 werkenden in het academisch medisch centrum en 2.000 in de andere onderwijsinstellingen bij. Dat aantal -totaal 12.000- kan bij de huidige omstandigheden nog groeien tot 16.000. Uit onderzoek blijkt dat bij uitvoering van de investeringsplannen als RGL en Knoop Leiden-West een doorgroei naar 28.000 arbeidsplaatsen in 2027 reëel is. Dan gaat het alleen om directe arbeidsplaatsen. Maar aan elke arbeidsplaats kan een 'multiplier' worden verbonden: de werkgelegenheid in het park is voor driekwart hooggeschoold. Elke arbeidsplaats schept tenminste nog een arbeidsplaats in de afgeleide of ondersteunende werkgelegenheid. Er is zo perspectief op 56.000 arbeidsplaatsen.

De grootste *bottleneck* voor dat perspectief is op dit moment niet meer de markt of de kennis. Het park heeft voldoende gewicht om die factoren zelf goeddeels te kunnen aansturen. De grootste *bottleneck* is de bereikbaarheid. Ontsluiting met een ongelijkvloerse kruising op de Plesmanlaan en met *light rail* is nodig om de barrièrewerking van de stad Leiden te ondervangen. Op dit moment is het gebied ten oosten van de stad arbeidsmarkttechnisch voor het park niet zo interessant. De RGL moet die barrière opheffen.

Voor de goede orde: het gaat hier niet alleen om de wens van de bedrijven zelf. Het park is niet meer een lokaal terrein waar Leiden naar geloven zelf over kan beslissen. Het park is onderdeel van de provinciale en nationale economische strategie. Leiden is zogezegd de *Life Sciences Capital* van Nederland. Die hoofdstadstatus schept verplichtingen. Hoe urgent is dat?

Het park is een van de beste voorbeelden in Europa van het succes van een ontwikkelingsmodel waarin de vier o's (ondernemingen, onderwijs, overheid en onderzoek) duurzaam samenwerken.

Voorwaarde voor het succes is dat de communicatielijnen tussen de vier o's open zijn en dat kansen en problemen tussen de vier partijen serieus worden genomen.

Het Bio Science Park heeft veel last van de moeizame bereikbaarheid, voor een deel de prijs van het succes. Op den duur kan de wal het schip keren: de concurrentie tussen *life sciences* is groot en tal van bedrijven -maar ook wetenschappelijke instellingen- hebben formeel en materieel een vrije keuze als het gaat om hun plaats van vestiging. Het Bio Science Park heeft consequent aangegeven elke vergroting van de bereikbaarheid toe te juichen, zonder te willen prioriteren tussen de RGL, de RijnlandRoute, de Knoop Leiden-West of nog andere projecten. Maar de komst van de RGL zit al jaren in de '*mindset*' van de bedrijven, onderwijsinstellingen en investeerders. Ze hebben de lijn -en in de toekomst het *lightrail* netwerk- nodig om studenten en personeel naar het park te halen en de snel groeiende arbeidsmarkt op en rondom het terrein te faciliteren. Het eenzijdig opzeggen van het bestuursakkoord over de RGL en in het kielzog daarvan de afbreuk aan andere bereikbaarheidsprojecten, past niet bij de partnerrol die een overheid in zo'n clusterwijze ontwikkeling hoort te spelen. Een science park in huis hebben wil zeggen dat je aanspreekbaar bent op een bestendige koers. En als van die koers moet worden afgeweken, dan niet eenzijdig, maar in goed overleg en in transparantie.

Aalmarkt

De laatste grootschalige commerciële investering in de Leidse binnenstad is het pand van V&D geweest. Dat is geopend in 1937! De meer omvangrijke investeringen in de binnenstad nadien hadden allemaal een publiek karakter (universiteit, musea, gemeente, stadsvernieuwing). Er zijn geen andere Nederlandse steden met een vergelijkbare omvang waar zo weinig commercieel geld naartoe is gegaan. Dat is een van de oorzaken voor het gestaag verdwijnen van de economische centrumfunctie van Leiden en voor het onstuitbare koopkrachttek van de stad.

Het Aalmarktproject had de nieuwe motor van de binnenstadseconomie moeten worden, met een goede mix van cultuur en commercieel onroerend goed. Er is al twintig jaar over gepraat. In die twintig jaar zijn commerciële investeerders gekomen en weer

weggegaan, toen ze merkten dat er geen tempo werd gemaakt en de publieke randvoorwaarden -de infrastructuur- niet goed werden ingevuld. Op dit moment is de voortgang van het project uiterst traag. Sinds het schrappen van het Breestraatracé van de RGL mist het Aalmarktproject een overtuigend 'selling point'. De winkelfunctie van de Breestraat neemt af. We noemden de pogingen van de gemeente en anderen al om door kunstzinnige uitingen in de etalages de leegstand te camoufleren; maar de noodzakelijke injectie in de binnenstad van commercieel kapitaal komt daardoor niet dichterbij.

De keuze voor het Hooigrachttracé is voor de Aalmarkt niet direct goed nieuws, maar het is beter dan afstel van elk binnenstadstracé. Het tracé over de Hooigracht zou in elk geval nieuwe dynamiek scheppen in de binnenstad en nieuwe belangstelling van commerciële vastgoedprijzen uitlokken. In dat kader zijn nieuwe impulsen voor het hart van de binnenstad denkbaar.

Het coalitieakkoord lijkt uit te gaan van een alternatief tracé om de binnenstad heen. Na twintig jaar moeizame interactie met private investeerders, zou de coalitie consequent zijn om nu ook te verklaren dat zij geen voorstander is van commerciële ontwikkeling van de binnenstad. Het afwijzen van eigentijds openbaar vervoer door het stadshart gaat gewoon niet samen met het stimuleren van retail, horeca, cultuur en andere publiekstrekkingen.

Lammermarkt

De plannen voor de Lammermarkt -de 'achterkant' van de Lakenhal- hebben zich geplooid rondom de aanname dat daar een halte van de RijnGouweLijn komt. Deze oplossing voor de verwachte verkeersdruk maakte het mogelijk verder te gaan dan een uitbreiding van de Lakenhal en te denken aan een nieuwe stadsentree, met achter die entree direct de culturele driehoek van schouwburg, museum en Scheltemacomplex, omringd door kleinere culturele ondernemingen. Het is niet goed in te zien hoe dat ambitieniveau kan worden gehaald zonder RGL in de buurt. Alleen een grootschalige parkeergarage zou nog in staat zijn voldoende privaat kapitaal te mobiliseren. Maar daar zijn weer tal van andersoortige bezwaren tegen. De impliciete conclusie van het coalitieakkoord lijkt te zijn dat het cultureel kwartier wordt afgeschaald tot een opknopbeurt van de Lakenhal.

Huis van de Sport

Leiden heeft last van een chronisch tekort aan geld en ruimte voor sportbeoefening in het algemeen, en topsport in het bijzonder. Dat is op dit moment weer manifest, nu de basketballclub ZZ Leiden topsport is gaan bedrijven en op Europees niveau gaat spelen. Leiden heeft daar geen goede accommodatie voor. De huidige accommodatie, de 5 Mei Hal, is er geschikt voor te maken, maar de gemeente heeft te weinig geld om dat naar behoren te doen. De lange termijn oplossing voor veel van de sportieve knelpunten in Leiden zou kunnen liggen in de bouw van het Huis van de Sport aan de Haagse schouwweg. Het coalitieakkoord is op twee manieren een bedreiging voor dit baanbrekende initiatief:

- Het Huis van de Sport komt vlakbij de Knoop Leiden-West te staan en maakt onderdeel uit van de verkeersproblematiek. De RijnGouweLijn is een integraal onderdeel van de oplossing van die problematiek. Zonder de lijn kunnen de

grote bezoekersstromen die worden verwacht voor het Huis van de Sport, niet worden verwerkt.

- Hert Huis moet geheel met privaat kapitaal (corporaties, sportorganisaties, commerciële organisaties) worden gefinancierd. De reputatie van de gemeente Leiden als en onberekenbare partner maakt het moeilijker om dat private geld aan te trekken. De onzekerheid wordt te groot.

6. DE PRIJS VAN NIET-INVESTEREN

De beste metafoor voor hoe investeringen eigenlijk werken en renderen is afkomstig uit de particuliere woning verbetering: de metafoor van de Vlikobak. Veronderstel een wat haveloze buurt met een wisselende, wat onsamenhangende bevolking. Er komen jonge mensen naar toe verhuizen, en zij ontdekken aardige dingen in de buurt. Dat kunnen scholen zijn, parken, de nabijheid van werk, of wat ook. Die jonge mensen besluiten wat langer te blijven, maar zijn niet tevreden met de staat van hun tikje shabby huis. In een aanpalende wijk wordt nieuwbouw gepleegd. Het wordt drukker op straat, er komt een goede winkel bij. Een voorloper-gezin in de shabby buurt observeert de ontwikkeling en besluit na lang aarzelen om een aannemer te laten komen. Eerst verschijnt de slopershamer, dan de busjes van een bouwbedrijf. Dat voorloper-gezin had een neus voor timing en heeft een standaard neergezet. Wie na een jaar terug komt, ziet een straat vol Vlikobakken. En wie na twee jaar terugkomt, herkent de buurt niet meer.

De Vliko-metafoor vertelt in het klein het verhaal van grote investeringen: het is een zaak van voorlopers met een visie, van positieve voorbeelden en prikkels, van allianties en van vertrouwen in een lange termijn houdbaarheid. Met de RGL wrikt het Leidse coalitieakkoord een hoeksteen uit het regionaal investeringsarrangement. In de Vliko-metafoor is het coalitieakkoord een partij die de nieuwbouw in de aanpalende wijk stil zet en die mooie winkel weer sluit. Kan zo'n partij vervolgens verwachten dat in de shabby buurt alsnog de Vlikobakken verschijnen? Of besluit dat voorloper-gezin om de stad te verlaten?

We weten uit andere steden (in Frankrijk en Duitsland) dat publieke investeringen in *lightrail* forse private investeringen in het tracégebied uitlokken. De structuur van die Franse en Duitse steden is aanzienlijk versterkt en de onroerend goed waarde van de percelen langs het tracé is substantieel toegenomen. In het verleden is al eens geopperd om de verwachte waardestijging van de grond langs de RGL te kapitaliseren en als regionale cofinanciering voor de lijn te gebruiken. Er zijn volop aanwijzingen dat die versterkte vermogenspositie ook in Leiden aan de orde gaat komen. Tot voor kort was de belangstelling van investeerders voor het Hooigracht-Langegrachttracé al merkbaar.

De vrees is dat dit positieve effect teniet wordt gedaan door een negatief effect bij uitblijven van een investering, de prijs van nietsdoen. De reeds genoemde leegstand van winkels in de Breesstraat is een signaal dat dit negatieve effect zal optreden.

Wat gebeurt er wanneer door toedoen van een hernieuwde ov-discussie de gehele regionale investeringsstrategie -publiek en privaat- opnieuw moet worden ontwikkeld en weer jarenlang moet worden gewerkt aan het herstel van vertrouwen van investeerders in Leiden?

In algemene zin kunnen we vaststellen dat in een stad en streek waar niet meer wordt geïnvesteerd, de welvaart zal afnemen. Nog één keer de Vliko-metafoor: zonder tijdige investeringen neemt de waarde van een huis af. Langdurige vertraging van de investeringen zijn een bedreiging van de onroerend goed waarde.

Met name de ondernemers in Leiden hebben daar sinds de komst van het Ondernemersfonds op WOZ-basis goed zicht op. We gaven al aan dat bij de start van het fonds in 2005 44% van de zakelijke OZB-opbrengst afkomstig was uit gebieden die vijftien jaar eerder nog niet of slechts gedeeltelijk waren ontwikkeld. En zelfs in de vijf jaar dat het Ondernemersfonds bestaat zijn al belangrijke verschuivingen waar te nemen. Zo vertaalt het uitblijven van grote investeringen in de binnenstad zich in een dalend aandeel van de binnenstad in de OZB-opbrengst en daarmee een afkalvend draagvlak voor zaken als promotie, onderhoud en cultuur in die binnenstad. De Oostvlietpolder betekent een belangrijke nieuwe verdienfactor voor Leiden, die nu lijkt weg te vallen.

Het stilvallen van de investeringen -een zeer waarschijnlijk effect van het Leidse coalitieakkoord- betekent voor de stad Leiden dus een fors risico op substantiële waardedaling. De verarming in de rest van de regio zal iets minder zijn, maar het Leidse coalitieakkoord zal ook gevolgen hebben voor de waardeontwikkeling in de andere gemeenten die bij de Randstad Urgent projecten betrokken zijn.

De collectiviteit van het vastgoed in een stad gedraagt zich niet anders dan een individueel onroerend goed. Wie twaalf jaar of zestien jaar geen onderhoud pleegt of anderszins investeert in zijn huis, verliest automatisch waarde. Zo is het met een stad als geheel ook.

Is het mogelijke waardeverlies als gevolg van het uitblijven van investeringen te kwantificeren? Is aan te geven hoe groot het financiële risico van het coalitieakkoord is? Er is alle reden om voorzichtig te zijn met voorspellingen. Het is mogelijk dat de zojuist genoemde cijfers van zonet -44% opbrengst uit nieuw areaal in vijftien jaar tijd- uniek zijn. Er kan de komende decennia van alles gebeuren.

Om toch een indicatie te verkrijgen, hebben we gekeken naar de bandbreedte die de WOZ-waarde in Nederland vertoont. Nederland is een klein land. Toch varieert de bandbreedte in het lokaal vermogen behoorlijk. Steden kunnen uit elkaar groeien. We kunnen die bandbreedte als het risicogebied beschouwen. Er zijn allerlei risico's, variërend van demografisch verval tot uitblijven van investeringen. We vergelijken een paar steden met elkaar.

<i>plaats</i>	<i>inwoners</i>	<i>WOZ-waarde niet-woningen (x €1 mld.)</i>	<i>WOZ-waarde niet-woningen per inwoner (x €1.000)</i>	<i>WOZ-waarde woningen (x €1 mld.)</i>	<i>WOZ-waarde woningen per inwoner (x €1.000)</i>	<i>Aandeel niet-woningen in totale WOZ-waarde</i>
Leiden	116.800	3,25	27,8	12,6	107,8	20.5%
Dordrecht	118.200	2,50	21,2	10,5	89,0	19.2%
Enschede	154.750	3,44	22,3	13,2	85,4	20,7%
Heerlen	89.250	2,40	26,9	6,6	74,1	26.7%
Hilversum	84.500	2,50	29,6	10,8	127,9	18.8%
Amsterdam	747.200	28,95	38,7	69,7	93,2	29.3%

Een paar vergelijkende opmerkingen:

- Leiden, Dordrecht, Enschede en Heerlen hebben alle vier een verleden achter zich als armelijke industriestad. In 1975 stonden ze er alle vier beroerd voor. De vermogenspositie van toen is niet meer eenvoudig te achterhalen. Maar de positie van Leiden was erkend als de meest problematische. Geen enkele andere stad is toegestaan, gedurende 24 jaar aan het infuus van extra overheidsfinanciering te liggen (artikel 12), omdat het vermogen om zelf inkomsten te genereren zo beperkt was. Intussen zijn de steden in de vermogensontwikkeling per inwoner behoorlijk uit elkaar gegroeid. Leiden steekt met kop en schouders boven de ander drie uit. In absolute bedragen is Leiden veel meer waard dan het -iets grotere- Dordrecht.
- De waarde van Heerlen wordt nog enigszins opgekrikt door de niet-woningen. De vestiging van omvangrijke kantoren (ABP, CBS en anderen) speelt daar een rol in. Maar het in woningen vastgelegde vermogen in Heerlen is per inwoner maar liefst 35% lager dan in Leiden.
- Hilversum verkeert al sinds de jaren zestig in een situatie waarin Leiden sinds kort verkeert: het is vol, er is geen ruimte voor bedrijven. Het inwonertal van Hilversum is teruggelopen van 102.000 in 1962 naar 84.500 nu. Te oordelen naar de enorme WOZ-waarde per woning, zijn dat in hoofdzaak vermogende mensen. Door de ligging in het Gooi is Hilversum een rijke-mensen-enclave geworden. De hoge WOZ-waarde van de niet-woningen per inwoner wordt veroorzaakt door het grote media-complex. Hilversum is bij uitstek het voorbeeld van het gegeven dat demografische krimp niet per definitie verarming betekent.
- Amsterdam is volstrekt onvergelijkbaar, zowel door de enorme waarde van de niet-woningen per inwoner als door het enorme aandeel van de niet-woningen ten opzichte van de woningen. Naar de WOZ-structuur bekeken, is Amsterdam een werkstad.

De verhouding woning versus niet-woning in de totale WOZ-waarde is in vier van deze zes steden ongeveer gelijk. Heerlen is de ene uitzondering, dankzij de uitzonderlijke lage waarde van de woningen. Amsterdam de andere, dankzij de enorme presentie van zakelijk onroerend goed.

Het meest interessant is de verhouding tussen de vier voormalige industriesteden. Tussen de *front runner* Leiden en de opvolgers Dordrecht en Enschede is sinds de de-industrialisering een verschil ontstaan van tussen de 20% tot 30%. Dat is het risicogebied. Op basis van de huidige WOZ-waarde van Leiden van €15,8 mld., is er de komende 20 tot 25 jaar een risico op waardeverlies van tussen de €3,2 en de €4,7 mld. Daarmee is niet gezegd dat het niet doorgaan van de RGL zoveel gaat kosten. Maar er is wel mee aangegeven wat het gewicht is van beslissingen op basis van een coalitieakkoord dat een einde maakt aan het investeringsbeleid zoals dat sinds het vertrek van de industrie in de jaren zeventig en tachtig is gevoerd door overheden, corporaties, universiteit en bedrijven.

Het Leidse coalitieakkoord is een product van lokale en tijdsgebonden onbestendigheid. Over vier jaar ziet het politieke landschap er vermoedelijk weer heel anders uit. Voor dit lokaal-politieke unicum wordt niet alleen een hoge prijs betaald in termen van bestuurlijke discontinuïteit op het dossier van de Rijn Gouwe Lijn. Door de samenhang in een hele reeks investeringsdossiers zal er ook een prijs worden betaald in economische waardeachteruitgang. Die prijs kan onverantwoord hoog worden.

7. Werkwijze Commissie Stadsbreed

Dan komen we tenslotte op de werkwijze van de 'Commissie Stadsbreed' van het Ondernemersfonds. Het Ondernemersfonds is de financier van de behartiging van de collectieve belangen van ondernemers in Leiden. Die belangenbehartiging is voor een groot deel gebiedsgericht georganiseerd en gaat uit van verenigingen die per terrein actief zijn. Gezien de bedreiging van het coalitieakkoord voor de welvaart en het verdienvermogen van Leiden en omstreken, hebben die verenigingen -gesteund door BV Leiden en de Kamer van Koophandel- hun krachten gebundeld. Zij streven thans naar een versterkte behartiging van hun stadsbrede belangen, daaronder begrepen informatievervalsing aan en contacten met politiek en publiek, het leveren van contra-expertise en het ondersteunen van schadeverhaal voor gedupeerde partijen. Alle met het fonds gelieerde partijen kunnen met de commissie in gesprek gaan over ondersteuning en coördinatie van hun activiteiten. En waar nodig, zal de commissie zelf partijen bij elkaar brengen.

Tot die partijen behoren, zoals al opgemerkt, ook de instellingen voor onderwijs, zorg, cultuur en sport in Leiden. Alle geledingen werken in het Ondernemersfonds samen en hebben tot op zekere hoogte parallelle belangen. Die belangen gaan veel verder dan de concreetheid van een halte aan een tracé. Ook de sectoren die van subsidiegeld afhankelijk zijn (zoals de cultuur) of van vrijwillige inzet (zoals de sport) zijn gebaat bij een goed functionerende stad, waarin wordt geïnvesteerd en waar de economie zich tot krachtige drager van werkgelegenheid en voorzieningen kan ontwikkelen.

De doelen van de acties zijn:

1. hernieuwde steun van de Gemeente Leiden voor het bestuursakkoord over de Rijn Gouwe Lijn en het regionaal investeringsprogramma
2. hernemen van de terreinontwikkeling in de Oostvlietpolder
3. het verschaffen van een publiek-privaat vertrouwenssignaal aan potentiële publieke en private investeerders in Leiden dat Leiden weer '*in business*' is en zich zal houden aan waarden van berekenbaarheid en consistentie in het zakelijk verkeer.