Leiden

VERSLAG

Onderwerp	Marktconsultatie Ontwikkeling GOU Morspoortterrein
Project	Ontwikkeling M2/M3 (M-kavels) en garage Morspoortterrein Leiden
Projectcode	143690 / A07.105
Datum overleg	11 juni 2026
Plaats	Amsterdam Provada
Auteur(s)	Ir. S.N. Ayaydin, ir. F. Oosterhof
Datum verslag	24 juni 2026
Bijlage(n)	I Presentatie Projectpitch GOU Provada 2026

Aanwezig	Gemeente Leiden	Mandy von Eckardstein, Jan Hendrik Vos, Linda van den Bosch, Milan Lamboo, Marijn Kraan
	Witteveen+Bos	Jelmer Kooij, Floris Oosterhof, Suzan Ayaydin
Afwezig	-	

1 INLEIDING

In voorbereiding op de aanbesteding van de ontwikkeling GOU in Leiden is een laatste marktconsultatie gehouden. GOU is onderdeel van de gebiedsontwikkeling op het Morspoortterrein en betreft woningbouw en een ondergrondse openbare parkeergarage. Het project is nader toegelicht in het marktconsultatiedocument dat op TenderNed is gepubliceerd. GOU staat voor:

- G: garage: openbare ondergrondse garage;
- O: O-vormig hof op kavel M2;
- U: U-vormig hof op kavel M3.

In deze marktconsultatie is de markt middels een publicatie op TenderNed gevraagd om een vragenlijst in te vullen en zijn de partijen uitgenodigd om deel te nemen aan een plenaire presentatie op de PROVADA (zie bijlage I voor de presentatie). Met enkele partijen die op de uitnodiging zijn ingegaan, is een individueel gesprek gevoerd op basis van de ingevulde vragenlijst. Het doel hiervan was om de gekozen inkoopstrategie te toetsen bij de markt en op bepaalde onderwerpen de inzichten van de markt te verkennen. Daarnaast was het doel om de markt te informeren en te enthousiasmeren voor de opdracht. Er hebben acht partijen gereageerd op de vragenlijst en er is met zeven partijen een individueel gesprek gehouden.

Allereerst danken wij de marktpartijen die hebben deelgenomen aan de marktconsultatie voor hun deelname en constructieve inbreng aan deze marktconsultatie alsook uw belangstelling voor dit verslag. Wij hebben deze marktconsultatie als nuttig en prettig ervaren. Uw input heeft waardevolle informatie en suggesties opgeleverd. De input uit de marktconsultatie wordt gebruikt bij de verdere contractvoorbereiding van de ontwikkeling GOU. De opbrengst van de vragenlijsten en individuele gesprekken zijn in hoofdstuk 2 samengevat per thema.

1.1 Aanvulling op het marktconsultatiedocument

Zowel tijdens de presentatie als in ieder marktconsultatie gesprek zijn een aantal zaken nader toegelicht: .

- GOU heeft twee financieringsstromen: voor de ontwikkeling is er de grondexploitatie (GREX) en de parkeergarage wordt gefinancierd uit de parkeer exploitatie van de gemeente Leiden (PEX). Voor de grondexploitatie is uitgegaan van koopwoningen maar dit is geen vereiste. Wel geldt een minimum van 30 % middelduur. Binnen GOU worden geen sociale huurwoningen ontwikkeld;
- de keuze om nu al een VO voor de parkeergarage op te stellen is bewust gemaakt. Met het VO wil de gemeente de maakbaarheid op deze plot verifiëren alsook de financiële haalbaarheid. Daarnaast wil de gemeente een duidelijk (eisen)kader bieden waaraan de garage moet voldoen op basis van de kwaliteitswensen van de Gemeente en eerder opgedane ervaringen bij andere eigen garages met hoge kwaliteit (Lammermarkt en Garenmarkt). Tot slot wil gemeente een duidelijk uitgangspunt bieden voor de interactie tussen boven- en onderbouw, hiervoor wordt een conservatief gedimensioneerde overgangsconstructie ontworpen.

2 SAMENVATTING MARKTCONSULTATIE

2.1 Algemeen

De keuze van de gemeente voor een integrale benadering van bovenbouw en parkeergarage in één opdracht wordt onderschreven door alle partijen. De opgave wordt als aantrekkelijk beschouwd door de stedelijke locatie en de nabijheid van OV en voorzieningen. Tegelijkertijd ziet men uitdagingen in relatie tot de parkeergarage.

2.2 Woningprogramma

De markt is overwegend positief over het beoogde woningprogramma in relatie tot de marktdynamiek. De locatie nabij het station en centrum maakt het woningprogramma aantrekkelijk voor een brede doelgroep, waaronder starters, young professionals en stedelijk georiënteerde huishoudens. Daarnaast is de woningvraag in Leiden hoog. Differentiatie in het woningprogramma is gewenst. Aandachtspunt bij enkele partijen is de lange doorlooptijd van het project in relatie tot de verkoop van de woningen (vanwege de bouw van de parkeergarage). Voor kopers, specifiek in het middeldure segment, is de periode tussen koop en oplevering te lang waardoor zij mogelijk afhaken. Anderzijds is een 70 %-voorverkoop percentage wel nodig om voldoende financiële zekerheid te krijgen.

Meer vrijheid geven in het woningprogramma kan daarmee significant bijdragen aan de businesscase zeker in de huidige volatiele markt, waar beleggers alweer terughoudender zijn in investeringen. Als belangrijke maatregelen worden voorgesteld om voor een deel van het programma (middeldure) huur mogelijk te maken/te vereisen of desnoods huur als back-up optie te faciliteren indien de verkoop tegenvalt. Daarnaast heeft een afname van de grond en daarmee betaling van het grondbod op het moment van start bovenbouw de voorkeur.

Over commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen in de plint zijn de reacties wisselend. Het draagt bij aan de leefbaarheid van het gebied maar zal naar verwachting niet leiden tot een hogere grondwaarde. De markt acht het zinvol als de gemeente hier een duidelijk uitgangspunt meelevert. Het voorstel is om de invulling te laten passen bij de ontwikkeling en te beperken. Kinderopvang wordt niet geadviseerd vanwege de geluidsoverlast die dit kan opleveren in de binnentuin van het bouwblok (M2).

2.3 Parkeren

Parkeernorm

Voor het middeldure segment op dit type locatie is een parkeernorm van maximaal 0,3 realistisch en ziet men elders dat ook wel een norm van 0 wordt gehanteerd. Voor de vrije sector zien partijen toch een grotere parkeerbehoefte (bijvoorbeeld gezinnen), ook bij binnenstedelijke ontwikkelingen. Als er vrijheid is om voor vrije sector een hogere norm te hanteren en een lagere voor middelduur kan alsnog gemiddeld een maximum van 0,3 worden gehaald. Een belangrijk aandachtspunt is om transparant en helder te zijn naar toekomstige bewoners over de parkeermogelijkheden, zowel op korte als op lange termijn.

Parkeren bewoners in de ondergrondse parkeergarage

De gemeente licht toe dat momenteel wordt gedacht aan een combinatie van het kopen van een parkeerrecht aangevuld met een abonnement om tot voldoende financiële dekking te komen van de investeringskosten (circa 100k per parkeerplek). Omdat deze plekken alsnog erg duur zijn is het uitgangspunt om dubbelgebruik te faciliteren en dat bewoners geen vaste parkeerplek krijgen.

In de gesprekken met de markt zijn diverse aandachtspunten op dit onderwerp meegegeven:

- **financiering:** bewoners hebben een voorkeur voor een parkeerplek op huurbasis. De reden hiervoor is dat een ontkoppeld parkeerrecht nog niet ondersteund wordt door hypotheekverstrekkers;
- **eigendom van een parkeerrecht:** marktpartijen hebben vooral ervaring met het verkopen van vaste parkeerplekken. Een parkeerrecht zonder vaste plek is juridisch complex en verlaagt de waarde, men wil graag iets tastbaars;
- **geen dubbelgebruik:** dubbelgebruik is niet wenselijk omdat dit in de praktijk lastig verkoopbaar is;
- **abonnementenmodel:** de markt is positief over een abonnementenmodel mits het abonnementstarief marktconform is en bij start verkoop bekend is. Indien dit te weinig financiële dekking geeft kan de ontwikkelaar ook een aantal parkeerplekken kopen en dit verrekenen in de ontwikkeling. Bewoners blijken in andere ontwikkeling zeer ondernemend in het zoeken naar alternatieven. Een goede marktanalyse met een passend abonnementstarief is van belang voor het succes van dit model;
- **parkeerzekerheid voor kopers:** bewoners met een gekocht parkeerrecht verwachten parkeerzekerheid;
- **voorzieningen: v**oor bepaalde doelgroepen zijn voorzieningen, zoals laadcapaciteit, van belang.

Overweging: gescheiden parkeerplekken voor bewoners

Er wordt voorgesteld om het parkeren van bewoners en overige gebruikers te scheiden door de stallingsgarage op de huidige locatie van de binnentuin te situeren en van de tuin een daktuin te maken. In het woningprogramma zouden de woningen op de begane grond dan kunnen worden gewijzigd in maisonnettes (waarschijnlijk vrije sector). Marktpartijen hebben goede ervaringen met dergelijke ontwikkelingen en een goede invulling van de plint hierdoor. De parkeergarage kan dan (na onderzoek) zonder dubbelgebruik met bewoners worden geëxploiteerd. De impact van deze keuze op o.a. de parkeergarage, de grondwaarde en (beeld)kwaliteit moet nog worden onderzocht door de gemeente.

Deelmobiliteit

De gemeente voorziet in de garage drie plekken voor deelmobiliteit en wil deze beschikbaar stellen aan de ontwikkelaar om dit verder te organiseren. Deelmobiliteit in een parkeergarage is voor aanbieders niet meer rendabel zonder een bijdrage. Dit is mogelijk vanuit de ontwikkeling en vindt vaker plaats, vaak voor een vastgestelde termijn (bijv. 3 jaar). Als aandachtspunt wordt hier meegegeven dat de zichtbaarheid van de deelauto's essentieel is voor de exploitatie en het gebruik van deelauto's. Het plaatsen van de auto's in de openbare ruimte (of in de plint) heeft de voorkeur van aanbieders en draagt tevens bij aan het gebruik door niet-bewoners. Er worden voorbeelden gegeven waarbij de ontwikkelaar de deelmobiliteit aanbieder

contracteert en om gunstige tarieven in de opstartfase biedt om bewoners te enthousiasmeren. Voor een betere exploitatie dienen de mogelijkheden van deelmobiliteit voor kopers (en huurders) helder te zijn zodat zij dit kunnen meenemen in hun keuze.

2.4 Duurzaamheid

In het marktconsultatiedocument is opgenomen dat duurzaamheid deels via eisen en deels via de BPKV (EMVI) zal worden geborgd. Partijen geven hierin verschillende aandachtspunten mee:

- daag de markt uit om met concrete (meetbare) voorstellen te komen in plaats van vage/generieke oplossingen. Voor de parkeergarage kan het ook in het bouwteam gezamenlijk verder worden uitgewerkt en daarmee beperkter onderdeel zijn van de aanbesteding. Alle partijen geven aan dat duurzaam bouwen een belangrijk kernpunt is in hun organisatie(s);
- let op de ontwikkelingen als gevolg van de recente Kamerbrief 'Nadere uitwerking van de beleidsagenda bouwregelgeving' (d.d. 22/5/2026). Hierin wordt gesteld dat bovenwettelijke duurzaamheidseisen, ten opzichte van het Bbl, niet meer kunnen worden gesteld door gemeente, zoals mogelijk ook het Convenant Toekomstbestendig Bouwen. Partijen zien wel ruimte om te sturen op hogere duurzaamheidsniveaus via gunningscriteria, omdat deze dan vrijwillig worden aangeboden;
- ontwikkelaars zien dat beleggers regelmatig strengere duurzaamheidseisen stellen aan de ontwikkeling dan het Bbl waardoor die laatste zijn relevantie verliest;
- ten aanzien van houtbouw wordt gesteld dat een goed CLT-casco momenteel nog duurder is dan traditionele (beton)bouw, maar er wordt veel ervaring mee opgedaan in de markt. Aandachtspunt zijn de hogere verdiepingshoogte(s) van houtbouw in relatie tot het bestemmingsplan. Er wordt als tip gegeven om voorafgaand na te gaan of de gewenste bouwlagen inpasbaar blijven. Een eenvoudigere (lichtere) overgangsconstructie tussen parkeergarage en woningbouw zou daarmee mogelijk (kunnen) zijn. Dit moet blijken uit het ontwerp.

2.5 Risico's

Naast de aandachtspunten benoemd onder de andere thema's zijn diverse risico's benoemd. Het is voor de markt in het kader van een goede risico inschatting van belang dat deze voorafgaand aan de aanbesteding zijn beheerst of dat er tenminste reële uitgangspunten zijn bepaald. Er wordt concreet gewezen op:

- beschikbaarheid van voldoende informatie over de ondergrond (geotechnisch, geohydrologisch, milieukundig);
- omgang met stikstofvergunningplicht;
- netcongestie/EV-laadvraag en ook gebrek aan informatie over aansluiting voor de woningen. Er wordt aangegeven dat laadinfrastructuur lage prioriteit heeft in de netcongestie en dat de netverzwaring in regio pas is gepland na de beoogde oplevering van GOU. In dit kader wordt de ASIA-wetgeving benoemd, welke per 1 juli 2026 in werking treedt. Volgens deze wetgeving krijgen woningbouwprojecten prioriteit als deze op de prioriteitenlijst staan en als er een anterieure overeenkomst is afgesloten;
- het veilig toegankelijk maken van de parkeergarage tijdens de bouw van de kavels M2/M3 wordt afgeraden en als dit toch wordt geëist wordt gewezen dat dit kostbare oplossingen met zich meebrengt;
- afstemming boven- en onderbouw vindt men een risico in relatie tot de constructieve wanden van de woningen en de stramienmaat van de garage. Er wordt voorgesteld om de markt hierin uit te dagen om optimalisaties te zoeken in de stramienmaat. De beoogde overgangsconstructie (betonnen raster) is mogelijk niet geschikt bij de toren.

De gemeente geeft mee dat zij bovenstaande aandachtspunten met acties hierop heeft uitgezet namelijk:

- er worden momenteel onderzoeken uitgevoerd m.b.t. de ondergrond;
- er wordt een stikstof berekening opgesteld om te kijken of een Passende Beoordeling benodigd is;
- de gemeente behoudt de capaciteit van de aansluiting van de huidige garage en het naastliggende sociaal pension en heeft daarnaast een aanvraag ingediend voor de aansluiting van de parkeergarage en voor bouwstroom. Daarnaast is de gemeente voornemens om voor 1 juli 2026 ook een aanvraag in te

dienen voor de aansluiting voor de woningen. Omdat er nog geen huisnummerbesluit is zal worden uitgegaan van een maximum aansluiting voor het maximumaantal woningen.

2.6 Contractstrategie

VO parkeergarage

Na toelichting van de gemeente wordt door een deel van de marktpartijen geadviseerd om geen (kaderstellend) VO parkeergarage mee te sturen met de aanbesteding. Het VO beperkt de ontwerpvrijheid en kadert de mogelijkheden voor de bovenbouw sterk en is kostbaar. Afstemming tussen boven- en onderbouw is beter te beheersen als het in één keer wordt ontworpen. Als suggesties worden genoemd:

- geef een functioneel Programma van Eisen (PvE) mee en de functie van ontwerp, afgeleid uit het VO;
- voorkom excentriciteit van wanden bovenbouw ten opzichte van de constructieve wanden parkeergarage;
- biedt duidelijkheid over de resterende ontwerpvrijheden en onderdelen waarop door de markt wel én niet mag worden geoptimaliseerd.

Bouwteam

De markt is positief over het voornemen dat in een bouwteam het ontwerp van de parkeergarage wordt uitgewerkt tot op DO niveau. Hierbij worden de volgende suggesties meegegeven:

- zorgt dat in het bouwteam (voldoende) beslissingsbevoegdheid vanuit de gemeente aanwezig is;
- leg vooraf goed vast welke voorwaarden en verplichtingen er gelden bij het bouwteam, bijvoorbeeld in het geval dat de garage financieel niet haalbaar blijkt binnen het kaderstellend budget tijdens de bouwteamfase.

Aannemingsovereenkomst parkeergarage

Als realisatieovereenkomst, na het bouwteam, is er een lichte voorkeur voor een aannemingsovereenkomst op basis van UAV. Een UAV-gc wordt afgeraden. Het bouwteam is bedoeld om samen integrale (ontwerp)keuzes te maken, vooral in relatie tot de afstemming tussen bovenbouw en onderbouw. De Opdrachtnemer kan ook voorstellen doen voor technische uitwerking en deze toetsen bij de gemeente. Daarna is het gewenst dat de Opdrachtgever niet meer met grootschalige wijzigingen komt. Een gecombineerde koop- en aannemingsovereenkomst waarin de gemeente afstand houdt (turn-key of vergelijkbaar) tot de realisatiefase wordt positief ontvangen. Er is geen nadrukkelijke voorkeur voor de contractvorm en -voorwaarden voor uitvoering (anders dan UAV-gc). Wel is nadrukkelijk benoemd dat nadien wijzigen kostbaar zijn en tot discussie(s) zal leiden. Dit moet worden voorkomen door een goed te doorlopen proces en samenwerking in het bouwteam.

Financiering en kosten

In het kader van kosten, financiering e.d. worden diverse aandachtspunten meegegeven:

- laat grond betaling en afname bij start bouw bovenbouw plaatsvinden en niet bij start bouw garage;
- vraag een apart grondbod voor M2 en M3, waarbij die van M2 onder bepaalde condities nog kan worden bijgesteld als gevolg van keuzes voor de parkeergarage;
- hanteer een passende indexeringsregeling (bijvoorbeeld BDB-index) vanwege de lange looptijd;
- de verdeling in welke kosten door de parkeergarage en welke door de grondexploitatie gedragen worden, moet bij start aanbesteding helder zijn (bijvoorbeeld: de overgangsconstructie biedt een fundering voor de bovenbouw maar kan/zal niet volledig in de GREX worden opgenomen).

2.7 Aanbesteding

Dialoog en drie inschrijvers

De markt ziet veel toegevoegde waarde in het inpassen van (een) dialoogronde(s) tijdens de aanbesteding. De dialoog draagt bij aan een betere interpretatie van de vraag, biedt ruimte om ideeën te toetsen en zal leiden tot betere aanbiedingen. Daarnaast hebben partijen een sterke voorkeur uitgesproken voor een inschrijvingsfase met 3 partijen. Partijen maken een afweging tussen de winkans en de benodigde inzet en

die verhouding is bij 3 significant beter en zal bij 5 mogelijk zelfs leiden tot terugtrekking. De concurrentiegerichte dialoog of mededingingsprocedure biedt de mogelijkheid van een dialoogfase en een inschrijvingsfase met 3 partijen. Deze bijzondere aanbestedingsvorm zal de gemeente moeten motiveren.

Selectiecriteria

De beoogde geschiktheidseisen worden als passend gezien in relatie tot de totale opgave van GOU maar behoeven nog wel een concretere uitwerking. Toepassing van deze eisen beperkt wel de mogelijkheid om als ontwikkelaar zelfstandig te kunnen deelnemen, dit geldt bijvoorbeeld ook bij toepassing van eisen zoals een VCA-certificaat. Enkele partijen hebben aangegeven zich niet te willen vastleggen aan een aannemer voor de uitvoering, ook in verband met latere concurrentie. Voor de gemeente is het van belang dat de partijen in de aanmeldingsfase aantonen ervaring te hebben met een ontwikkelopdracht, bouwteam- en realisatie ervaring om de complexiteit van het project te overzien in de bouwteamfase.

Gunningscriteria

De marktpartijen onderschrijven dat in de aanbesteding het zwaartepunt moet liggen op kwaliteit en dat prijs beperkt meeweegt. Ter overweging wordt meegegeven om volledig op kwaliteit te gunnen door naast het taakstellend budget (voor de parkeergarage) ook een vast grondbod toe te passen. Als belangrijkste kwaliteitscriteria worden genoemd: (1) samenwerking en (kosten)beheersing bouwteam, (2) beeldkwaliteit/ontwerp bovenbouw en (3) duurzaamheid. Als aandachtspunten worden meegegeven dat de beoordelingsaspecten eenduidig moeten zijn, met name bij een criterium als beeldkwaliteit en dat de aangeboden maatregelen/plannen ook goed op haalbaarheid worden beoordeeld. Voorkom dat inschrijvingen met irreële beloftes goed scoren en als winnaar uit de bus komen waarbij deze na contractsluiting niet kunnen worden waargemaakt. Tot slot raden partijen af om op basis van het VO parkeergarage te gunnen op een vaste prijs.

2.8 Overige thema's

Bouwplicht en strakke voorwaarden

- partijen refereren naar meerdere voorgaande aanbestedingen waar te strakke randvoorwaarden vooraf gedefinieerd zijn geweest. Daardoor waren mogelijkheden en optimalisaties beperkt;
- er wordt aangegeven dat aannemers een bouwplicht risicovol vinden. Aan de andere kant betreft dit een risico voor de opdrachtgever, als er geen woningen komen. Deelnemers geven aan dat voor ontwikkelaars de opbrengsten relevant zijn in de afweging om over te gaan tot bouw.

Positionering garage en kavels

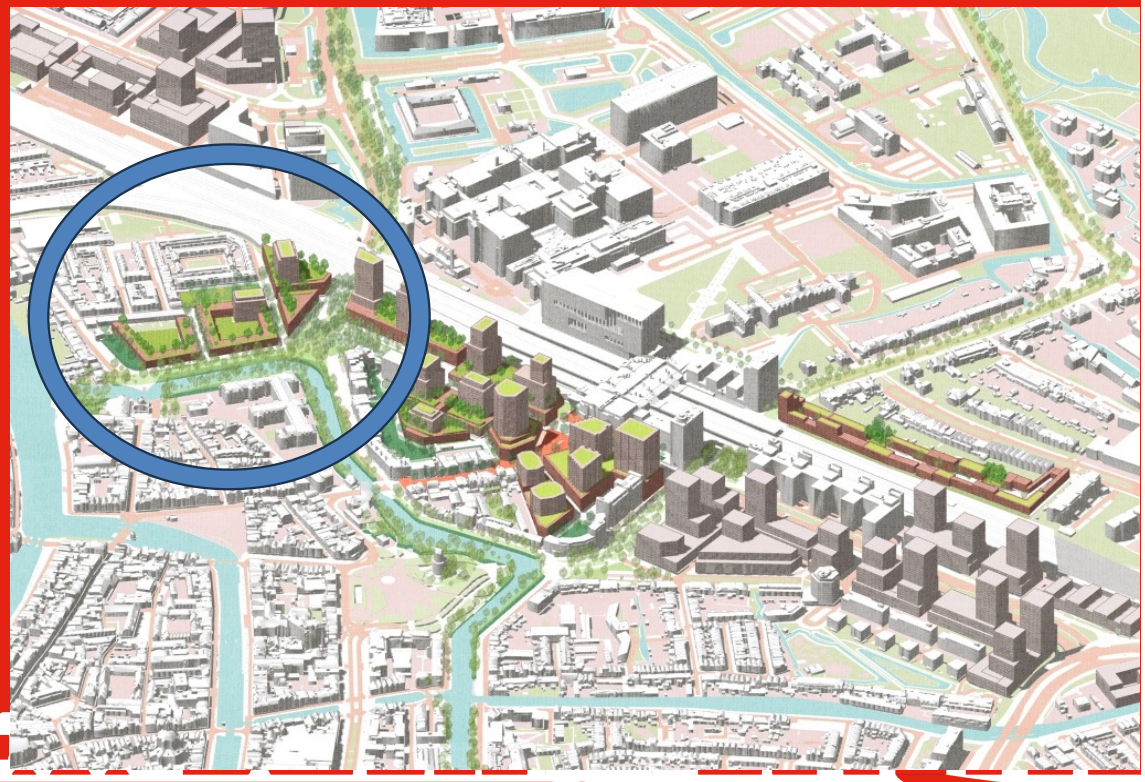
- **kavel M3:** de vorm van M3 is in een eerder stadium rigide vastgesteld (U vorm) door de stedenbouwkundigen, mede vanwege de aangrenzende bebouwing;
- **parkeergarage**: de garage wordt alleen onder kavel M2 gepositioneerd. Uit huidige analyses blijkt deze positionering en indeling het meest kostenefficiënt. Door de garage niet ook onder M3 te positioneren ontstaat tevens meer ruimte in relatie tot fasering. En wordt één van de twee kavels een traditionele ontwikkeling en grondverkoop. Daarmee wordt de complexiteit beperkt tot M2. Vanwege een hoge grondwaterspiegel is ook al bij een 1-laags garage onderwaterbeton nodig. Enkele marktpartijen spraken de wens voor een groter oppervlak voor parkeergarage uit, maar dit blijkt door toepassingen onderwaterbeton niet kosteneffectief.

BIJLAGE: PRESENTATIE PROJECTPITCH GOU PROVADA 2026

Morspoortterrein

Stationsgebied Leiden

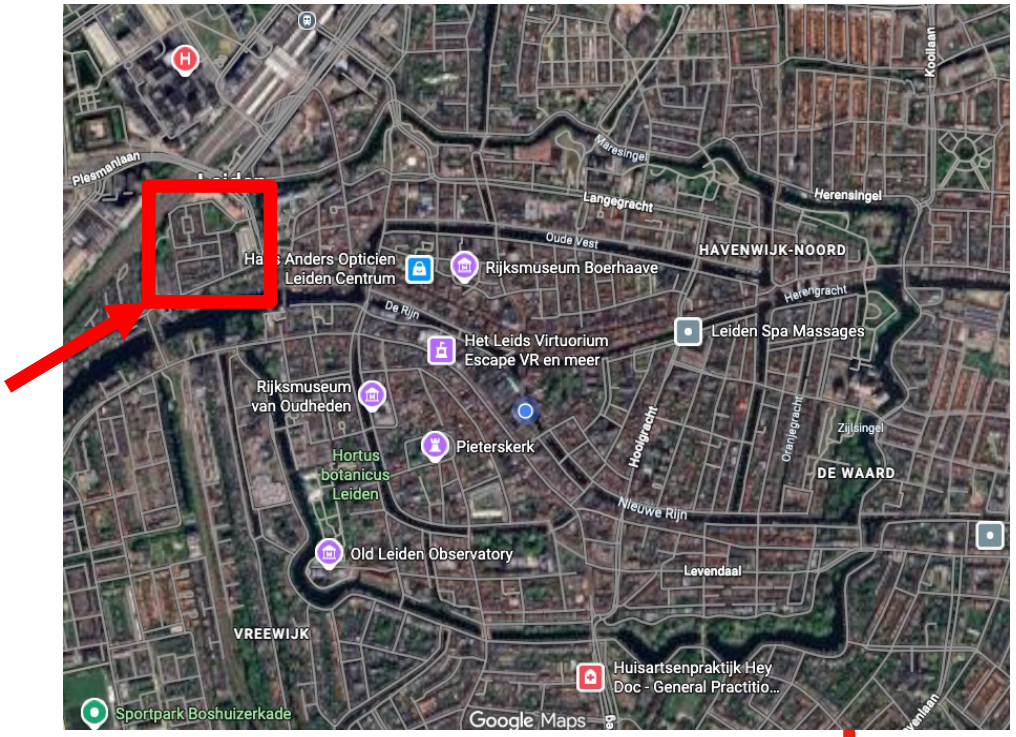
Provada



10 juni 2026

Jan-Hendrik Vos
Mandy von Eckardstein
Jelmer Kooij
Floris Oosterhof

Morspoortterrein/ Stationsgebied



Morspoortterrein ontwikkeling

- Bestemmingsplan onherroepelijk
- Maximaal 500 woningen op *gehele* Morspoortterrein vanuit Bestemmingsplan
- Minimaal 35% middelduur voor gehele Morspoortterrein.

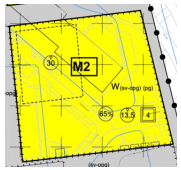


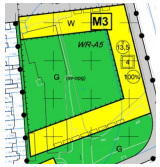
Morspoortterrein ontwikkeling

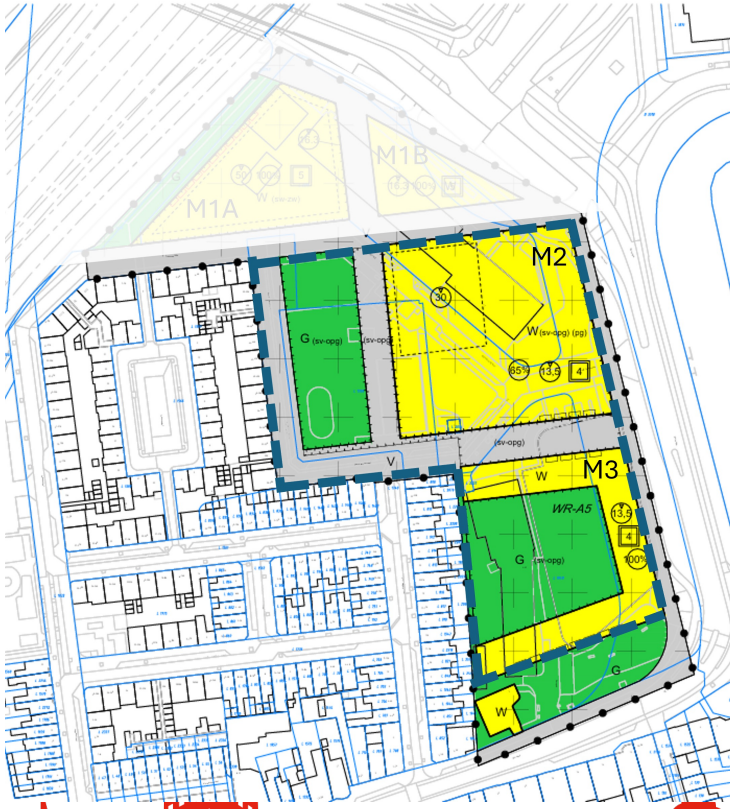
Project	Scope	Status
M1a	156 sociale huur 50 sociaal pension	PORTAAL
M1b	Ca. 58 sociale huur	URBAN INTEREST
M2/ M3	**Ca. 175 middel duur & 80 vrije sector**	**DEZE TENDER**
Garage onder M2	**Ca. 500 parkeerplaatsen**	**DEZE TENDER**

Garage + M2 + M3 = **GOU**

G







Morspoortterrein M2/ M3

- Volgens bestemmingsplan op M2/ M3
  - Laagbouw maximaal 4 lagen
  - Hoogbouw maximaal 30 m
- Totaal ca. 23.000 m^2 BVO mogelijk
- GREX uitgangspunt is koopsector
- Studie inpassing woningen:
  - M2: ca. 175 woningen
  - M3: ca. 80 woningen
  - 930 m^2 BVO Maatschappelijk/ commercieel
- Middeldure en vrije sector woningen.

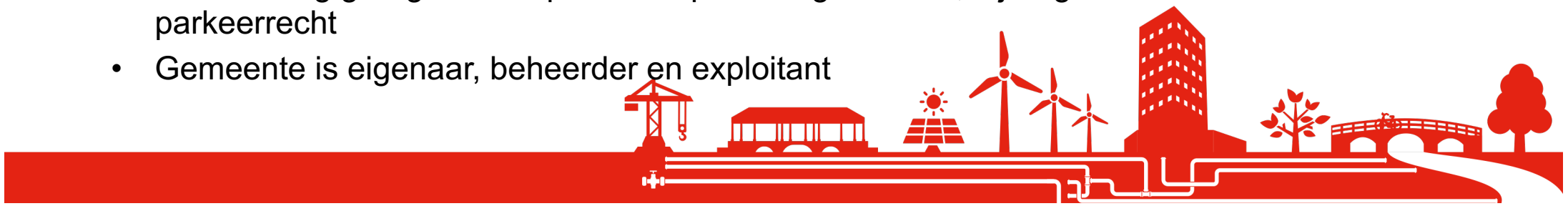


Parkeergarage

- Stationsgebied en M-kavels autoluw gebied.
- Één openbare parkeergarage met ca. 500 parkeerplaatsen onder kavel M2.

→ Geen aparte bewonersgarages op Morspoortterrein

- Lage parkeernorm in combinatie met deelmobiliteit
- M.n. compensatie opgave:
  - Vervanging Morspoortgarage
  - Opheffen parkeerplaatsen openbare ruimte
- Ook :
  - Bezoekers nieuwe bewoners (alle kavels)
  - Nieuwe bewoners M2/M3 (mogelijkheid middels parkeerrecht, denkrichting parkeernorm max. 0,3)
- Financiering garage vanuit parkeerexploitatie gemeente, bijdrage ontwikkelaar voor parkeerrecht
- Gemeente is eigenaar, beheerder en exploitant



Contract

- Één integrale ontwikkeling van kavels M2/M3 en ondergrondse parkeergarage in één aanbesteding

- Ontwikkeling kavel M2/M3:
  - Kavelpaspoort bevat eisen en uitgangspunten woningbouw
  - Ontwikkelovereenkomst
- Parkeergarage
  - Gemeente stelt VO parkeergarage op
  - Daarna een Bouwteam gericht op:
    - beheersing van belangrijkste risico's en raakvlakken
    - ontwerpuitwerking door ontwikkelaar tot DO/ vergunningsontwerp
  - Daarna realisatieovereenkomst
  - Geen Meerjarig onderhoud en exploitatie parkeergarage



Aanbesteding

Aanbesteding

- Ervaring met:
  - Binnenstedelijke woningbouw,
  - Ondergrondse parkeergarage
  - Bouwteam
- Gunning op (betreft concept):
  - Kwaliteit:
    - inschrijvingsontwerp bovenbouw,
    - duurzaamheid,
    - aanpak bouwteam
  - Prijs:
    - minimaal grondbod bovenbouw M2/M3
    - taakstellend budget parkeergarage
- Tendervergoeding geldige inschrijvingen



Planning

Planning Morspoortterrein M kavels

		2027				2028				2029				2030				2031				2032				2033			
Project	**Q4**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**
Bouw M1a																													
Selectiefase GOU																													
Gunningsfase GOU																													
Uitwerkfase																													
Bouw Garage																													
Bouw woningen M2																													
Bouw woningen M3																													
Bouw M1b																													



Einde

Verdere vragen? Zoek ons op op stand 12.03.

Interesse in meedoen aan marktconsultatie? Kijk op Tenderned of mail naar aanbestedingen@leidse-regio.nl.



Tarentaal & LEAD



