

STRUCTUURVISIE

Leiden 2025



Leiden

VASTGESTELD DOOR DE RAAD OP
1 DECEMBER 2011



NONNENBRUG

Voorwoord

Het is de hoogste tijd om een volgende stap te zetten in de ontwikkeling van een stadsvisie. Sinds het verschijnen van de Ontwikkelingsvisie: Leiden stad van ontdekkingen, zijn al 2 jaren verstreken. In deze Structuurvisie wordt die stap gemaakt voor de ruimtelijke ambities. Daarvoor is het nodig om even pas op de plaats te maken om de wensen en ambities die over de toekomst van de stad bestaan van een afstandje en in hun onderlinge relaties te bekijken. Dat levert het volgende beeld op:

In het hart van de Randstad ligt de oude Hollandse Universiteitstad Leiden. Letterlijk een bolwerk van vrijheid en onderzoek dat zich binnen en buiten de historische singels voortvarend heeft ontwikkeld tot een kennisstad. Het is een sterke stad waar de hoogopgeleide dynamische bevolking bijzonder prettig woont en kan werken. De stad is onderdeel van een aantrekkelijke stedelijke agglomeratie met een hoogwaardige economie waarin wordt geïnvesteerd. De stad voelt zich verbonden met de omliggende regio en is zich bewust van de unieke ligging te midden van goed bereikbare polders, plassen en duinen.

Hoewel de stad en de regio er bijzonder goed voorstaan, is er geen reden om zelfgenoegzaam achteruit te leunen. Naast alle ambities en wensen heeft Leiden ook een gebrek aan ruimte. Dat dwingt tot het maken van keuzes om de stad ook een toekomst te geven. In deze Structuurvisie hebben wij dat gedaan. Sommige keuzes kunnen wij zelf maken, andere keuzes zullen gemaakt worden met onze buurgemeenten en de regio gemeenten, maar om het tot een succes te maken zullen we het vooral samen met onze partners, onze ondernemers en onze burgers moeten doen.

Het College van Burgemeester en Wethouders





Inhoudsopgave

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | De Structuurvisie in het kort | 7 |
| 1.1 | Het besluit over de Structuurvisie | 9 |
| 2 | Inleiding | 13 |
| 2.1 | Wettelijk kader | 13 |
| 2.2 | MER-toets | 14 |
| 2.3 | Continuïteit en samenhang | 14 |
| 2.4 | De kaarten | 14 |
| 2.5 | Toelichting op de structuurvisiekaart | 17 |
| 2.6 | De tekst | 19 |
| 3 | Leiden in de Regio | 21 |
| 3.1 | De Randstad | 21 |
| 3.2 | De Regio | 23 |
| 3.3 | Leiden | 24 |
| 4 | Van Ontwikkelingsvisie naar Structuurvisie | 27 |
| 4.1 | De Stad van Ontdekkingen | 27 |
| 4.2 | Bedrijventerreinen | 33 |
| 4.3 | Wonen | 34 |
| 4.4 | Herstructureringen | 35 |
| 4.5 | Leefomgeving | 37 |
| 4.6 | Bereikbaarheid | 39 |
| 5 | De Structuurvisie: de gebieden | 43 |
| 5.1 | Projectgebieden | 45 |
| 5.2 | Uitwerkingsgebieden | 53 |
| 5.3 | Aandachtsgebieden | 62 |
| 6 | Realisatie: uitvoeringsprogramma | 65 |
| 6.1 | Programma Bereikbaarheid | 65 |
| 6.2 | Programma Binnenstad | 65 |
| 6.3 | Programma Ruimtelijke Investeringen Leiden 2009 (PRIL2009) | 66 |
| | Colofon | 67 |



Structuurvisiekaart

HOOFDSTUK 1

De structuurvisie in het kort

Leiden is een historische universiteitsstad op het kruispunt van duinen, plassen en polders. Het vormt met Katwijk, Oegstgeest, Teylingen, Leiderdorp en Voorschoten een aantrekkelijke aaneengesloten stedelijke agglomeratie in een groen hoefijzer van redelijk goed bewaard gebleven landschappen. Het gebied wordt in het westen begrensd door de zee. Het bestuur van Leiden beseft dat het onderdeel is van die agglomeratie. De Structuurvisie van Leiden past dan ook in de Structuurvisie die de stad met de 12 samenwerkende regio-gemeenten in Holland Rijnland-verband heeft opgesteld.

De Leidse Structuurvisie draagt aan de regionale Structuurvisie bij met twee bijzondere projecten:

- het Programma Binnenstad dat de Leidse historische binnenstad nadrukkelijker als hoogwaardig stedelijk gebied en als toeristische trekpleister op de kaart zet;
- het Bio Science Park dat een cluster van hoogwaardige kennisintensieve bedrijven vormt en als een magneet werkt op andere hoogwaardige kennisintensieve bedrijven.

Beide projecten spelen een sleutelrol in de Leidse Structuurvisie die de positie van Leiden als kennisstad wil versterken. De keuzes die in de Structuurvisie worden gemaakt moeten bijdragen aan het verwezenlijken van die ambitie. Daarvoor is het nodig dat:

- Leiden naast het Bio Science Park gericht en actief inzet op het stimuleren van de synergie tussen samenhangende kennisintensieve clusters in de stad zoals: het Humanities Park in de Academie- en Pieterswijk, het Stationsgebied en creatieve economie in de noord-oostelijke Binnenstad. Het Humanities Park en het Stationsgebied zijn op de kaart aangegeven, de projecten in de noord-oostelijke Binnenstad zijn onderdeel van het Programma Binnenstad.

In de regio participeert Leiden actief in de projecten die de bereikbaarheid moeten verbeteren; de RijnGouwelijn en de Rijnlandroute. Daarbij is het duidelijk dat als Leiden er in slaagt om de verbindingen in het eigen stedelijke weefsel te verbeteren door ze in een binnen- en buitenring te organiseren, de hele regio daar profijt van zal hebben. Voor de Leidse Structuurvisie zijn dan ook de knooppunten met die regionale en landelijke infrastructuur belangrijk.

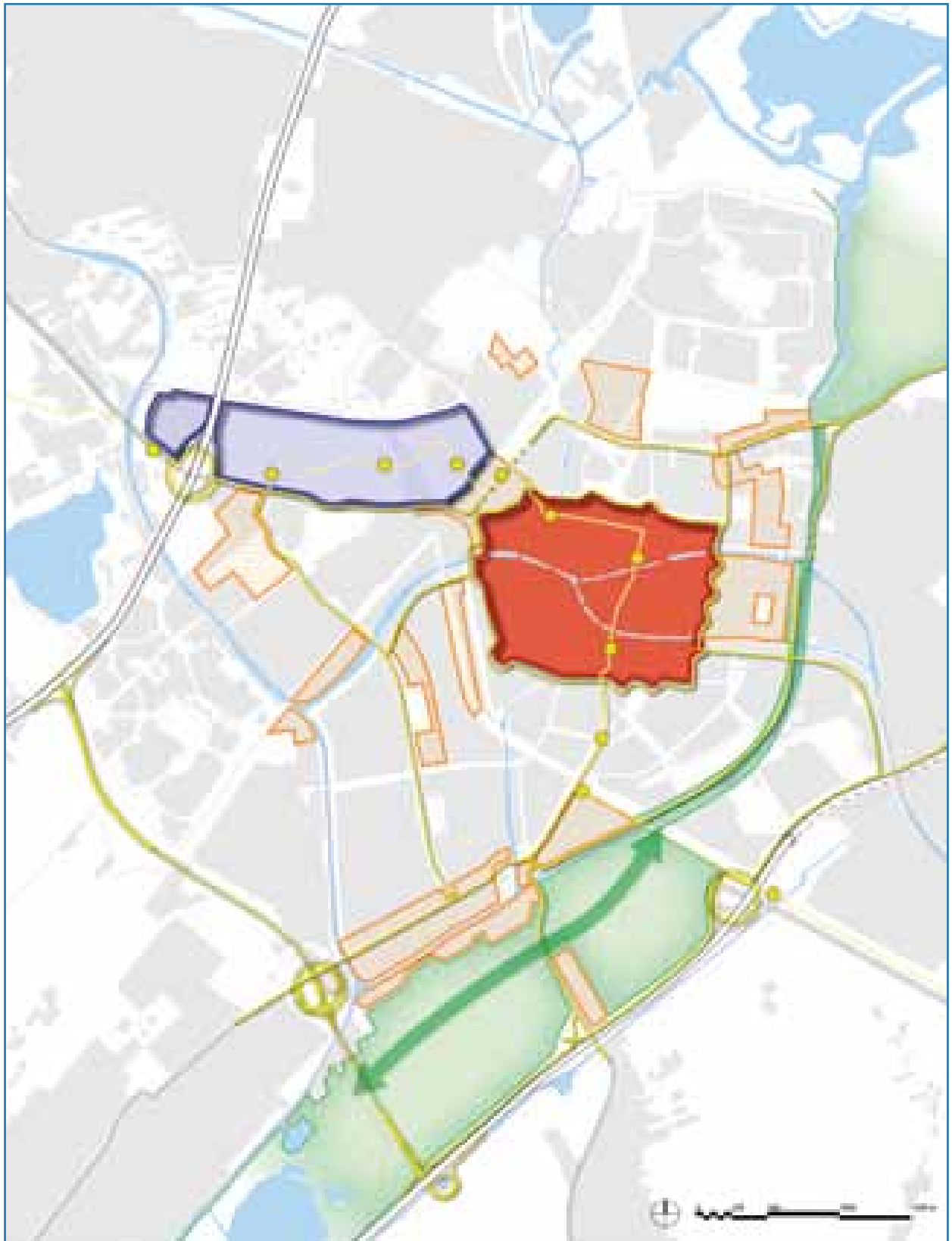
Als stad kan Leiden niet substantieel bijdragen aan nieuw groen, maar de gemeente kan regionaal wel een bijdrage leveren door de verbindingen tussen de verschillende groen-blauwe gebieden die de stad omringen open te houden en te versterken. Een belangrijk project in dit verband is de Ringweg-oost omdat de weg naast een schakel in de binnenring ook de drager is van de groen-blauwe ecologische verbindingzone aan de Oostflank van Leiden, die de Vlietlanden, de Oostvlietpolder en polderpark Cronesteyn met de Boterhuispolder moet verbinden.

Op de Structuurvisiekaart van Leiden worden naast bovengenoemde projecten de gebiedsontwikkelingen die niet met groen of water te doen hebben in drie kleuren weergegeven. De kleuren betekenen dat er ingrijpende wijzigingen in het gebied verwacht worden waardoor het gebied van karakter zal veranderen. De drie kleuren zijn geel, oranje en rood. Geel staat voor gebieden waar overwegend wordt gewoond, rood voor gebieden waar uitsluitend wordt gewerkt en oranje voor gebieden waar wonen en werken in een gemengd milieu voorkomen.

Voor wonen zet deze Structuurvisie in op het realiseren van kwalitatief hoogwaardige woningen voor de midden en hoge inkomens in het centrumstedelijk woonmilieu. Voor werken wordt ingezet op het versterken van de kenniseconomie en renovatie en uitbreiding van het aantal bedrijventerreinen (Oostvlietpolder).

Dan zijn er nog twee kleuren grijs: donkergrijs en lichtgrijs. Op de kaart zijn het Stationsgebied, de Waard en de Vlietzone donkergrijs ingekleurd. Deze gebieden liggen op de kaart ingeklemd of aan de grote opgaven van deze Structuurvisie: het Bio Science Park, het Programma Binnenstad en het Programma Bereikbaarheid. De verwachting is dat door deze grote opgaven te realiseren de donkergrijze gebieden zullen veranderen. De Structuurvisie geeft de mogelijkheid om de ontwikkeling van die verandering zo te sturen dat de verandering ook bijdraagt aan de versterking van de kennisstad Leiden. Om zicht te krijgen hoe deze gebieden zullen veranderen is het belangrijk dat er gebiedsvisies voor deze gebieden worden opgesteld. De mate van de verandering zal blijken uit die gebiedsvisies.

Tot slot zijn er nog de lichtgrijze gebieden. Ontwikkelingen in deze gebieden vinden plaats in het kader van een gebiedsvisie of zijn zo kleinschalig van aard, dat ze in het kader van een Structuurvisie niet worden genoemd.



kaart structuurvisie in essentie

Structuurvisie in essentie

Samenvatting: De analyse is dat Leiden zich met de regio Holland Rijnland in een vrije rol tussen de Noord- en Zuidvleugel verder wil ontwikkelen tot een sterke kennisstad waar het goed wonen is op het kruispunt van duinen, plassen en polders. Omdat te kunnen doen is het belangrijk dat:

- de historische binnenstad beter op de kaart wordt gezet;
- het Bio Science Park verder wordt ontwikkeld;
- de bereikbaarheid wordt verbeterd;
- de groene en blauwe structuren in en rondom de stad worden versterkt en verbonden;
- de kansen die zich in het Stationsgebied, Transvaal/Vondellaan en op de Waard aanbieden worden benut om met wonen en werken een bijdrage te leveren aan de versterking van de kennisstad;
- behoedzaam wordt omgesprongen met de gebieden die er niet "gekleurd" opstaan.

1.1 Het besluit over de Structuurvisie

De gemeenteraad heeft de Structuurvisie op 17 december 2009 vastgesteld². De gemeenteraad heeft daarvoor het onderstaande besluit genomen:

BESLUIT:

de Structuurvisie Leiden 2025 vast te stellen met als uitgangspunt de ontwikkelingsvisie Leiden stad van ontdekkingen en de Regionale Structuurvisie. En waarin de volgende deelbesluiten zijn opgenomen:

1. de kennisstad met;
 - a. de ontwikkeling van het Bio Science Park;
 - b. de ontwikkeling van een 2e schil van kantoren aan het Bio Science Park, langs de zuidzijde van de Plesmanlaan, in het stationsgebied en langs het eerste stuk van de Willem de Zwijgerlaan;
 - c. de ontwikkeling van een Humanities Park rond het Witte Singel Doelen complex;
 - d. de ontwikkeling van een rechtencluster rond het Kamerling Onnesinstituut;
 - e. de ontwikkeling van een creatieve cluster langs de noord-oost rand van de Binnenstad;
2. het programma Binnenstad;
3. het Programma Bereikbaarheid met:
 - a. de RijnGouwelijn;
 - b. de Transferia bij de Knoop-oost en de Knoop-west;
 - c. de Ringweg-oost;
 - d. het voorkeurstracé voor de Rijnlandroute, met een aantakking bij de Voorschoterweg;
 - e. de parallelstructuur voor de Rijnlandroute, inclusief het afwaarderen van de Europaweg en het Lammenschansplein;
4. de ongelijkvloerse kruising bij de Plesmanlaan;
5. de ontsluiting van Verde Vista in gemeente Zoeterwoude;
6. de Structuurvisie wil niet vooruitlopen op enige tracé keuze voor de Ringweg-west;
 - i. en de volgende langzaam verkeer verbindingen:
 - i. langs de Vrouwenweg naar Zoeterwoude
 - ii. langs het NS-spoor richting Den Haag;
 - iii. over de A44 richting Valkenburgermeer;
 - iv. Vliegkamp Valkenburg richting Leeuwenhoek;
 - v. door de Tuinen van Noord;
 - vi. een brug in het verlengde van de Ringweg-oost over de Nieuwe Rijn;
 - vii. tussen Park Matilo en de Hoge Rijndijk
 - i. op korte termijn wordt het verbeteren van de doorstroming (met name de stad uit) van het verkeersplein Lammenschansplein een hoofdpunt van het programma Bereikbaarheid;
7. in het verlengde van de nota Bereikbaarheid wordt in de Structuurvisie het ringenstelsel vastgelegd;
8. gebiedsuitwerkingen voor te bereiden waarbij ingezet wordt op een gedifferentieerd woningaanbod voor alle inkomensgroepen en voldoende speelruimtes voor kinderen en jongeren:
 - a. Stationsgebied;
 - b. De Waard;
 - c. Lammenschans;
 - d. de Vlietzone;
 - e. De Plesmanlaan;
 - f. bij de uitwerking van de gebiedsvisies zal de gemeente zich actief inzetten voor renovatie en niet voor sloop;
9. de volgende ontwikkelingsplannen uit te voeren:
 - a. De Kooi;
 - b. Dieperhout;
 - c. Sportstad;
 - d. De Vink;
 - e. Groenoord;
 - f. Haagwegterrein.
10. de volgende gebieden als zoekgebieden voor studentenhuisvesting te bestemmen:
 - a. tussen de Lammenschansweg en de Kanaalweg;
 - b. de Vrouwenweg en de Europaweg;
 - c. het terrein van Wernink aan de Amphoraweg
11. de volgende bedrijventerreinen te herstructureren:
 - a. Lammenschans;
 - b. Tussen Rijn en Rail
 - c. het Haagwegterrein;
 - d. Groenoord;
 - e. De Waard;
 - f. De Vlietzone;
12. a. de Hoogbouwvisie de hoogte accenten voor de Knoop-west, het gebied rond het LUMC, het Stationsgebied en Lammenschans aangeeft;
13. b. de Structuurvisie Leiden 2025 en het bijbehorende kaartmateriaal overeenkomstig aan te passen;

² Het raadsbesluit over de Structuurvisie is terug te vinden in het bestuurlijke informatie systeem onder het referentienummer RV 09.0130.



10. gebiedsuitwerkingen voor te bereiden voor de groen/blauwe Oostflank aan te vullen met:
 - a. een duurzaam groene Oostvlietpolder waar de ontwikkeling van stadslandbouw en een beperkt recreatief programma wordt bevorderd;
 - b. een groene recreatieve verbinding op regionaal niveau die de Vlietlanden verbindt met: het Duin Horst en Weide gebied, polderpark Cronesteyn, park de Bult, park Matilo, de Boterhuispolder en het Land van Wijk en Wouden;
 - c. een kaderstellend ruimtelijk casco, dat met de ecologische zone langs de centrale wetering als drager de doorgaande noord-zuid en oost-west verbindingen samenbrengt in een samenhangende structuur van groen/blauwe lijnen en recreatieve verbindingen;
 - d. langzaamverkeersverbindingen in noord-zuid richting en oost-west richting die als onderdeel van het dragende casco de Oostvlietpolder op aantrekkelijke wijze verbinden met de omliggende groen gebieden;
 - e. aandacht voor het behoud en versterken van het groene en duurzame karakter van de Oostvlietpolder bij het inpassen van nieuwe infrastructuur;
 - f. een eigen "merkenkompas" die de functies beschrijft die samen inhoud geven aan het gewenste groene en duurzame karakter van de Oostvlietpolder;
 - g. de vestigingsvoorwaarde dat partijen zich alleen in de Oostvlietpolder mogen vestigen indien zij passen binnen het merkenkompas en de aantrekkelijkheid van de Oostvlietpolder voor anderen vergroten;
 - h. een bescheiden programma van kleinschalige woningbouw langs de Vliet maar buiten het weidevogelgebied.
11. het groen in en rondom de stad te versterken en te verbinden;
 - a. door het Masterplan Aaneenschakelen Landgoederen uit te voeren;
 - b. door de Gezamenlijke Visie Biodiversiteit en de bijhorende groene route uit te voeren;
 - c. een groene en gesloten singelrand;
 - d. door de groene zone van de funnel van het voormalige vliegveld Valkenburg te verbinden met de groene zones bij Nieuw Rijngeest, Endegeest, de Leidse Hout, Poelgeest en Warmond in noordelijke richting, en de Tuin van Noord en de Boterhuispolder in oostelijke richting;
 - e. te werken aan een groene inbedding van de Rijnlandroute in het Duin Horst en Weide gebied, door Voorschoten en naar de Oostvlietpolder;
 - f. de sportvelden in het Morskwartier met een groene zone te verbinden met het Stevenshofpark en de Papenwegse polder;
 - g. de groene verbindingzone langs de Dr. Lelylaan te versterken;
 - h. de groene verbindingzone langs de Korte Vliet te versterken;
 - i. de groene verbindingzone langs de Vijf Meilaan;
 - j. de groene verbindingzone langs Nieuw Leyden richting de Tuin van Noord;
 - k. de verbinding Tuin van Noord met de Broekpolder;
 - l. de verbinding in het verlengde van de Churchillaan in de richting van de Vliet;
12. Matilo-park op te nemen als een cultureel recreatieve stedelijke voorziening met een regionale uitstraling;
13. De Waard en de Oostvlietpolder aan te wijzen als een zoekgebied voor extra waterberging;
14. sportvoorzieningen te realiseren bij het Huis van de Sport en bij Sportstad;
15. de sportfaciliteiten in de Vlietzone te behouden;
16. de Rijnoever ten zuiden van de NS-spoorbrug Leiden-Utrecht en de Korte Vliet aan te wijzen als zoekgebied voor een passantenhaven;
17. de Vlietoeveren tussen Voorschoten en de Lammenschansbrug aan te wijzen als zoekgebied voor een passantenhaven;
18. met deze Structuurvisie wil Leiden inzetten op het realiseren van kwalitatief goede woningen voor alle inkomensgroepen en in alle prijsklassen;
19. op pagina 32 van de Structuurvisie wordt de zinsnede "wat tegenwoordig een heel gangbare eis is van de woonconsument" geschrapt;
20. in de notitie structuurvisie Leiden 2025:
 - a. toe te voegen bij Hoofdstuk 5 p.41: Bij de genoemde projectgebieden en uitwerkingsgebieden, genoemd in deze structuurvisie, zal er binnen de financiering een percentage gereserveerd dienen te worden voor de realisatie van bovenwijkse voorzieningen in Leiden³ ;
 - b. op pagina 54 de tekst bij de plattegrond aan te passen: de ruimtelijke verbinding met binnenstad te wijzigen in 'ruimtelijke verbinding met de binnenstad bestemd voor langzaam verkeer';
 - c. bij Hoofdstuk 4 kopje woonmilieus pagina 33 aan het eind van de alinea toevoegen: Bij het uitwerken van de ontwikkelingslocaties dan wel de herstructurering van een gebied of wijk de nadruk ligt op een heterogene wijk met homogene straten, waarbij een realistische verhouding is tussen lage, midden – en hogere inkomens;
 - d. bij het besluitpunt 5 toe te voegen als begintekst: gebiedsuitwerkingen voor te bereiden waarbij ingezet wordt op een gedifferentieerd woningaanbod voor alle inkomensgroepen en voldoende speelruimtes voor kinderen en jongeren;

Gedaan in de openbare raadsvergadering van 1 december 2011,

de Griffier, de Voorzitter,



HOOFDSTUK 2

Inleiding

2.1 Wettelijk kader

Voor de gemeente Leiden is de Structuurvisie de ruimtelijke uitwerking van de Ontwikkelingsvisie⁴. Het is tevens een richtinggevend kader voor de bestemmingsplannen en daarmee ook een sturingsinstrument voor het gemeentebestuur.

Hoewel hele buurten op de kaart zijn ingekleurd, moet de Structuurvisie niet gelezen worden als een vrijbrief om de stad ingrijpend te veranderen. Een kleur op de kaart betekent niet dat een hele wijk op de schop gaat, net zo min als het ontbreken van een kleur betekent dat er de komende 15 jaar in dat gebied niks zal gebeuren. De kaart is een inventarisatie van de grote ruimtelijke ontwikkelingen die in de komende 15 jaar worden verwacht. Een grote ontwikkeling is een ingreep die het blokniveau overstijgt. Een kaart op dat schaalniveau is te grof voor een bestemmingsplan of een bouwplan. Een ontwikkeling kan over 2 jaar plaatsvinden, maar ook over 12 jaar, waarbij de kans dat er op de langere termijn daadwerkelijk iets in de stad zal veranderen een stuk realistischer is.

Met een Structuurvisiekaart laat het stadsbestuur zien welke ambities het heeft met de stad. Dat geeft ruimte en duidelijkheid voor de bewoners, de ondernemers, de partners en de marktpartijen in de stad. Die duidelijkheid is nodig om in de stad te kunnen investeren en om duidelijk te maken wat de speerpunten van het stadsbestuur zijn. Het is ook de basis voor besluiten over de toekomst van de stad die hiermee in functie worden gesteld van het beoogde eindbeeld.

We leven in een dynamische wereld, die vraagt om continue bezinning en reflectie op de ontwikkelingen in de wereld om ons heen. De Structuurvisie moet bestuurders een instrument geven om op veranderingen te anticiperen en in de gewenste richting te sturen. Het is ook een wettelijke verplichting⁵. Overheidsorganen, zoals gemeenten, moeten vóór 1 januari 2010 een Structuurvisie vaststellen waarin zij de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid vaststellen. Bovendien worden de besturen geacht in een uitvoeringsplan aan te geven hoe men de voorgenomen ontwikkeling wil realiseren.

Met een vastgestelde Structuurvisie en een vastgesteld uitvoeringsplan, wordt het mogelijk om voortvarend aan de slag te gaan met de ruimtelijk ambities voor Leiden. Daarvoor is de structuurvisie niet alleen een instrument, maar ook een voorwaarde. Nieuwe gebiedsvisies en nieuwe bestemmingsplannen zullen worden getoetst aan de Structuurvisie. Een Structuurvisie is zelfbindend voor de opsteller, De vertaling ervan in bestemmingsplannen is bindend voor de opsteller en andere partijen.

Beroep en bezwaar zijn weliswaar niet mogelijk, maar de opsteller ervan is wel verplicht om aan te geven hoe de verschillende partijen in de stad bij het opstellen van de Structuurvisie betrokken zijn geweest. Natuurlijk zal er voor de Structuurvisie een formele inspraakprocedure worden georganiseerd zoals dit door de inspraakverordening wordt voorgeschreven. Maar het bijzondere van de Leidse Structuurvisie is dat de partners in de stad al in het voortraject bij het opstellen



Plankaart Ruimtelijke Structuur 2030 II, 'Leiden Stad van Ontdekkingen Profiel Leiden 2030'

4. Leiden stad van Ontdekkingen. Profiel Leiden 2030, (Leiden, 2004)

5. De Structuurvisie is een instrument uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening die per 1 juli 2008 van kracht is geworden.

van de Structuurvisie betrokken. Bij het ontwikkelen van de eerste conceptkaarten zijn er na een informerende voorlichtingsbijeenkomst al individuele gesprekken geweest met de meeste partners en partijen in de stad. Dat heeft nog een verdieping gekregen door twee geanimeerde discussie avonden die door het RAP in februari 2009 werden georganiseerd.

De input van de partners is meegenomen in de discussies over wonen en werken in de stad terwijl de gesprekken in het RAP hebben opgeleverd dat het Stationsgebied prominent in de structuurvisie terecht is gekomen.

2.2 MER - toets

Deze Structuurvisie is getoetst aan het besluit Milieu Effectrapportage (MER). De conclusie is dat er te weinig elementen zijn om de MER-plicht van toepassing te achten. Voor een aantal projecten dat in deze Structuurvisie wordt benoemd, lopen al MER-studies of zijn gebiedsgerichte MER-studies in voorbereiding. Om te voorkomen dat MER op MER wordt gestapeld, zal er daarom in dit verband vanaf gezien worden. Wanneer het voor projecten die hieronder genoemd worden, noodzakelijk blijkt om een MER-studie te starten, zal dat uiteraard gebeuren.

2.3 Continuïteit en samenhang

Met het besef dat Structuurplanning een continu proces is, moet de organisatie rond de Structuurplanning daarop worden ingericht.

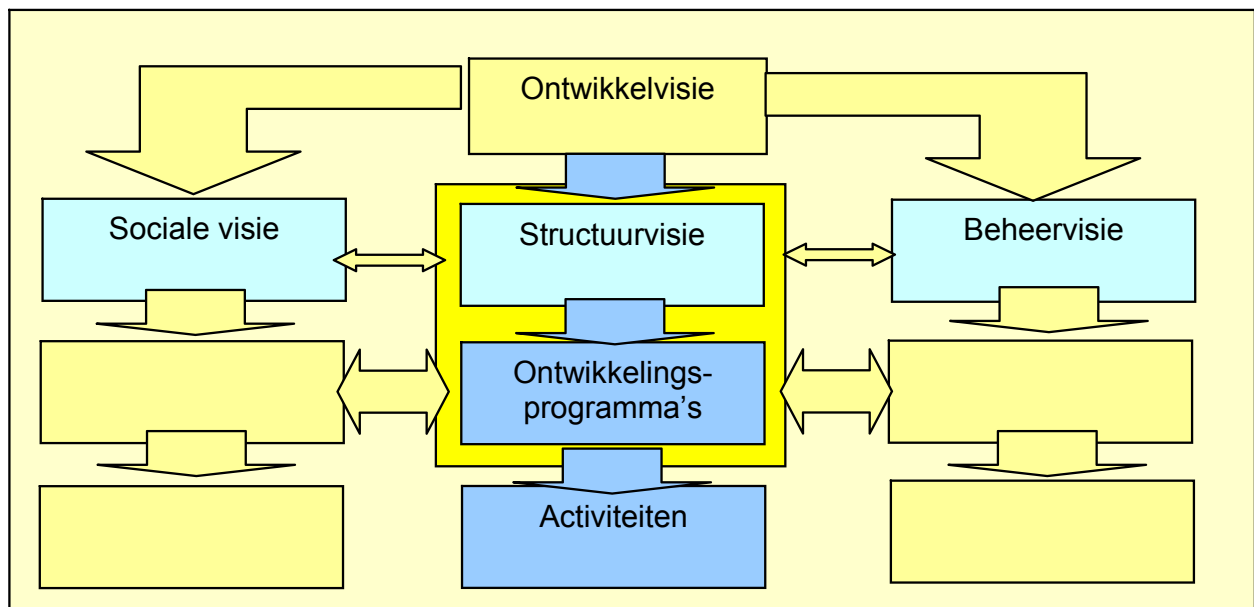
Met het wisselen van besturen is het aannemelijk dat inzichten wijzigingen en opeenvolgende besturen de Structuurvisie en het uitvoeringsplan zullen willen aanpassen. Omdat er op een Structuurvisie geen bezwaar of beroep mogelijk is, vraagt dat geen heel zware

procedure. Met een dynamische Structuurvisie zou het mogelijk moeten zijn om snel tot een nieuwe input te komen die bijvoorbeeld bij de totstandkoming van een collegeprogramma kan worden gebruikt. Het ligt voor de hand om er vanuit te gaan dat de houdbaarheid van een Structuurvisie afhankelijk is van de cyclus van de verkiezingen en ongeveer 4 jaar meegaat. Na die 4 jaar zal niet iedere keer de hele Structuurvisie op de helling gaan, maar kunnen door andere afwegingen vooral de prioriteiten anders liggen. Het proces zou zo ingericht moeten worden dat de organisatie daarop voorbereid is.

De Structuurvisie is in samenhang met de Ontwikkelingsvisie en de Regionale Structuurvisie ontwikkeld. Wijzigingen in deze Structuurvisie kunnen gevolgen hebben voor de Regionale Structuurvisie en vice versa. De Structuurvisie heeft ook gevolgen voor het toekomstige integrale ruimtelijke ontwikkelingsbeleid van de stad. Dat betekent dat er ook een relatie ligt met de visie op inrichting van de stad en het fysieke beheer van de stad. Op dit moment komen die relaties alleen aan bod in het Programma Binnenstad, maar ze liggen er natuurlijk stadsbreed. Dit zal zich door de jaren heen verder ontwikkelen.

2.4 De kaarten

De Structuurvisie bestaat uit een plankaart van de gemeente Leiden. Die plankaart wordt echter altijd binnen de grotere regionale Structuurvisiekaart geplaatst. Niet omdat het Leidse bestuur in de positie is om op dat niveau besluiten te nemen, maar omdat wijzigingen in de regionale kaart gevolgen zullen hebben voor de Leidse plankaart en omgekeerd. De Leidse Structuurvisie is doordrongen van die samenhang en wil dit nadrukkelijk een onderwerp laten zijn.

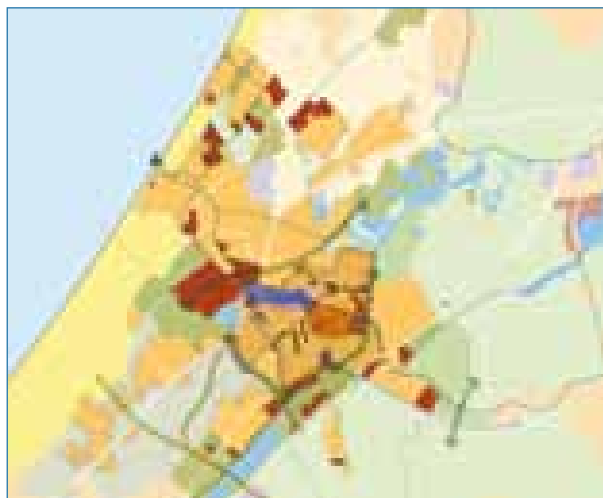


schema ontwikkelingsvisie

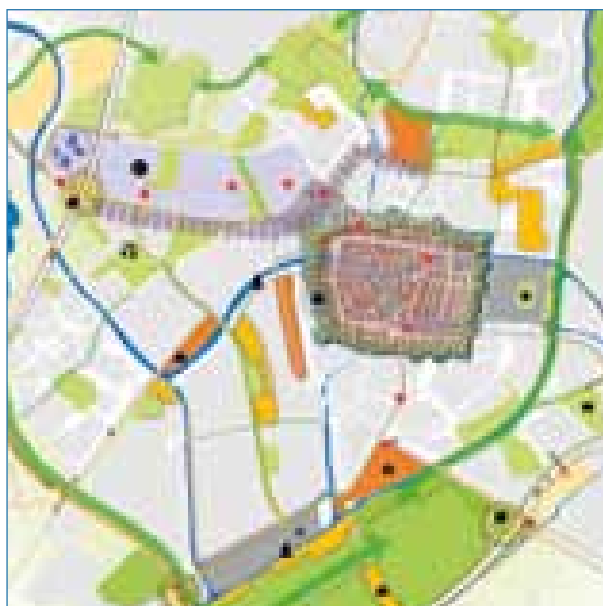
De regionale kaart (zie pagina 22) toont de aaneengesloten stedelijke agglomeratie van Holland Rijnland⁶ met Katwijk, Oegstgeest, Teylingen, Leiderdorp en Voorschoten. Het stedelijke gebied wordt omsloten door de groene gebieden van Zoeterwoude, Leiderdorp, Kaag en Braasem, Teylingen, Katwijk, Wassenaar en Voorschoten. Op deze kaart zijn de grote projecten in de regio voor de komende jaren aangegeven zonder onderscheid te maken tussen woningbouwprojecten of de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Op de regionale kaart staan onder meer de historische binnenstad van Leiden en het Bio Science Park de Leeuwenhoek omdat ze op regionaal niveau van belang zijn.

Dan is er stedelijke niveau met de gemeentelijke plankaart (uitklapkaart, pagina 16). Op deze kaart komen de speerpunten: de historische binnenstad en het Bio Science Park weer terug. Beide projecten zijn belangrijk om Leiden als kennisstad beter op de kaart te zetten, maar ook andere projecten zijn herkenbaar.

Tenslotte is er het niveau van de binnenstad (zie pagina 46), dit is een uitsnede van de Structuurvisiekaart. De schaal van de gemeentelijke plankaart maakt het niet mogelijk om de ontwikkelingen in de binnenstad te tonen, wat een eigen kaart rechtvaardigt. De historische binnenstad heeft een eigen kaart omdat het de aanjager kan zijn van allerlei regionale ontwikkelingen. De kaart is de ruimtelijke weergave van het Programma Binnenstad. Het is de weerslag van de activiteiten die in het kader van het Programma Binnenstad ontwikkeld zullen worden. Deze kaart wordt in hoofdstuk 5 verder toegelicht.



regionaal niveau



stedelijk niveau



niveau binnenstad

6. De regio Holland Rijnland is groter. In het totaal werken 12 gemeenten samen in het Holland Rijnland-verband: Kaag en Braasem, Hillegom, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude



Legenda

Plangrens

- plangrens
- Ondergrond**
- gemeentegrens
- bestaand stedelijk gebied
- bestaande windmolens
- rijkswegen
- provinciale wegen
- spoor met treinstation
- landschap buitengebied

Ontwikkelingslocaties

- nieuw te ontwikkelen woongebied
- nieuw gemengd stedelijk milieu
- nieuw te ontwikkelen bedrijven / kantorengebied
- nieuw te ontwikkelen gebied buiten de gemeentegrens
- gebiedspecifiek t.b.v. nieuwe ontwikkelingen
- intensivering kantorenstrip Plesmanlaan/Schipholweg
- bijzondere districten**
- Binnenstad, gemengd stedelijk gebied
- Leuwenthoek, gemengd stedelijk gebied, Bio Science Park

Infra en HOV

- ringstelsel (centrum)
- ringstelsel (buitening / binnenring)
- Rijnlandroute (trace MV / verdiept / ondergrondse / indicatief)
- nieuw te ontwikkelen verkeersreeks Leiden
- RijnGouweLijn met halte
- nieuwe langzaamverkeersroute

Groen & Water

- groenstructuur, regionaal niveau (park / recreatie / sport / volkstuin / landgoed)
- recreatieve / groene verbinding, regionaal niveau
- groenstructuur, stedelijk niveau (park / recreatie / sport / volkstuin / begraafplaats / landgoed)
- recreatieve / groene verbinding, stedelijk niveau
- groene gordel rondom binnenstad
- waterstructuur
- ecologische verbinding
- Oostvlietpolder

Aanduidingen

- transferrum met kantoorprogramma
- cultureel/recreatief stedelijke voorziening
- belangrijke sportvoorziening
- mogelijk hoogrecreant
- stimuleren ontwikkelingen kennis-economie
- studentenhuysvesting
- zoekgebied
- nieuwe passantenhavenvoorziening
- zoekgebied voor extra waterberging

2.5 Toelichting op de Structuurvisiekaart

In een vervolg op de Ontwikkelingsvisie is een korte actualisatie slag gemaakt door het staande beleid te inventariseren en een integrale afweging te maken. Daarnaast is er het besef dat de ontwikkeling van Leiden in het kader van de regionale ontwikkeling moet worden geplaatst. Binnen de Ontwikkelingsvisie en de regionale structuurvisie is het uitgangspunt van Leiden dat de stad zijn positie als kennisstad moet versterken. Dat moet in de Structuurvisie worden uitgewerkt

De belangrijkste pijlers om deze ambitie te verwezenlijken zijn:

- het Programma Binnenstad, dat de Leidse historische binnenstad nadrukkelijker als hoogwaardig stedelijk gebied en als toeristische trekpleister op de kaart zet; en
- het Bio Science Park dat een cluster van hoogwaardige kennisintensieve bedrijven vormt en als een magneet werkt op andere hoogwaardige kennisintensieve bedrijven.

Minder prominent op de kaart, maar even belangrijk voor Leiden is de notie dat synergie een vliegwiel is van de kenniseconomie. Wil Leiden mee blijven doen als kennisstad dan liggen de kansen in het actief stimuleren en uitbouwen van de economische mogelijkheden van de reeds in de stad aanwezige broedplaatsen van onderwijs en kennisintensieve economie. Er is rond de creatieve economie of rond de faculteiten van de universiteit een clustering mogelijk van bedrijven voor wie de nabijheid van de universitaire instituten of verwante bedrijven een meerwaarde heeft.

Op de kaart zijn er dan vier kansrijke gebieden aan te wijzen ieder met een eigen sfeer waarin de beroepsgroep het best gedijt, dat zijn:

- de 2e schil van het Bio Science Park met als meest prominente plek het Stationsplein (bijvoorbeeld accountancybedrijven, consultancies, octrooibureau, hotels, congrescentra, advocatuur/notariaat of meer 'engineering-achtige' bedrijvigheid);
- het Humanities Park van de universiteit in de strook tussen het Witte Singel Doelen-complex en het Rapenburg in de Academie- en de Pieterswijk dat de mogelijkheid biedt voor de clustering van onderzoeksinstituten;
- de verdere uitbouw van een juridische cluster rond de nieuwe rechten faculteit in het Kamerlingh Onnes met bijvoorbeeld juridische onderzoeksbureaus;
- de creatieve economie in de Noord-oostelijke schil van de binnenstad.

Eveneens van groot belang voor Leiden en de regio zijn de projecten die de bereikbaarheid moeten verbeteren: de RijnGouwelijn, de Stedenbaan en de Rijnlandroute.

(N.B. op dit moment wordt een aantal mogelijke tracés voor de Rijnlandroute bestudeerd. Op de plankaart van de Structuurvisie staat de Rijnlandroute op het huidige voorkeustracé van de gemeente Leiden ingetekend. Mochten onderzoeken aanleiding geven om dit te wijzigen, dan zal natuurlijk het juiste tracé worden ingetekend.) Wat hier ook de uitkomst van zal zijn: als Leiden er in slaagt om de verbindingen in het eigen stedelijke weefsel te verbeteren door ze in een binnen- en buitenring te organiseren zal de hele regio daar profijt van hebben. Voor Leiden is de manier waarop de stad verbonden wordt met de regionale en landelijke infrastructuur belangrijk.

De gemeente Leiden kan niet substantieel bijdragen aan nieuw groen. Leiden kan wel een regionale bijdrage leveren door de verbindingen tussen de verschillende groen-blauwe gebieden die de stad omringen open te houden en te versterken. In dit verband is de Ringweg-oost belangrijk omdat deze naast een schakel in de binnenring ook de drager is van de groen-blauwe ecologische verbindingzone aan de oostflank van Leiden, die de Vlietlanden, de Oostvlietpolder en polderpark Cronesteyn met de Boterhuispolder moet verbinden.

Op de Structuurvisiekaart van Leiden worden naast bovengenoemde projecten de gebiedsontwikkelingen die niet met groen of water te doen hebben in drie kleuren weergegeven. De kleuren betekenen dat er ingrijpende wijzigingen in het gebied verwacht worden waardoor het gebied van karakter zal veranderen. De drie kleuren zijn geel, oranje en rood. Geel staat voor gebieden waar overwegend wordt gewoond, rood voor gebieden waar uitsluitend wordt gewerkt en oranje voor gebieden waar wonen en werken in een gemengd milieu voorkomen.

Voor wonen zet deze Structuurvisie in op het realiseren van kwalitatief hoogwaardige woningen voor de midden en hoge inkomens in het centrumstedelijk woonmilieu. Voor werken wordt ingezet op het versterken van de kenniseconomie en renovatie en uitbreiding van het aantal bedrijventerreinen (Oostvlietpolder).

Dan zijn er nog twee kleuren grijs: donkergrijs en lichtgrijs. Op de kaart zijn het Stationsgebied, de Waard en de Vlietzone donkergrijs ingekleurd. Deze gebieden liggen op de kaart ingeklemd aan de grote opgaven van deze Structuurvisie: het Bio Science Park, het Programma Binnenstad, de verbetering van de bereikbaarheid en de uitwerking van de groen-blauwe Oostflank. De verwachting dat door deze grote opgaven te realiseren de donkergrijze gebieden zullen veranderen. De Structuurvisie geeft de mogelijkheid om de ontwikkeling van die verandering zo te sturen dat de verandering ook bijdraagt aan de versterking van de kennisstad Leiden. Om zicht te krijgen hoe deze gebieden zullen veranderen



is het belangrijk dat er gebiedsvisie voor de gebieden worden opgesteld. De mate van de verandering zal blijken uit die gebiedsvisies.

Tot slot zijn er nog de lichtgrijze gebieden. Ontwikkelingen in deze gebieden vinden plaats in het kader van een gebiedsvisie of zijn zo kleinschalig van aard, dat ze in het kader van een Structuurvisie niet worden genoemd. Maar wat in die gebieden gebeurt, is natuurlijk wel ingrijpend voor de directe belanghebbenden en buurtbewoners en gebruikers en daarom ook belangrijk voor deze Structuurvisie. Omdat de Structuurvisie het toetsingkader is voor de ruimtelijke ontwikkelingen in deze stad lijkt er voor deze gebieden waar niks over gezegd te zijn een lacune te zijn. Dat is niet zo. De Structuurvisie gaat uit van het bestaande beleid. Waar dat het bestaande beleid niet gewijzigd wordt doordat het gebied lichtgrijs is op de kaart en niet expliciet benoemd wordt in de tekst gelden hier de kaders die zijn vastgelegd in het structuurplan van 1996: Boomgaard van kennis.

2.6 De tekst

Als de kaarten het geraamte van de Structuurvisie zijn, dan is de tekst het vlees op de botten. De plankaart is in bovenstaande paragraaf genoemde 8 punten samen te vatten. Om te komen tot het eindbeeld dat daarbij hoort is verdere uitwerking noodzakelijk. Dat eindbeeld is tevens nodig om tijdens de uitvoering van het uitvoeringsplan koers te houden. Er zullen zich immers in de loop van de tijd nieuwe initiatieven voordoen. Die zullen getoetst moeten worden of ze passen in het gewenste eindbeeld.

Deze Structuurvisie bouwt voort op de Ontwikkelingsvisie. Veel ambities van de Ontwikkelingsvisie zullen uitgevoerd worden in het kader van het Programma Binnenstad. Het Programma Binnenstad heeft daarom een prominente plek in de Structuurvisie.

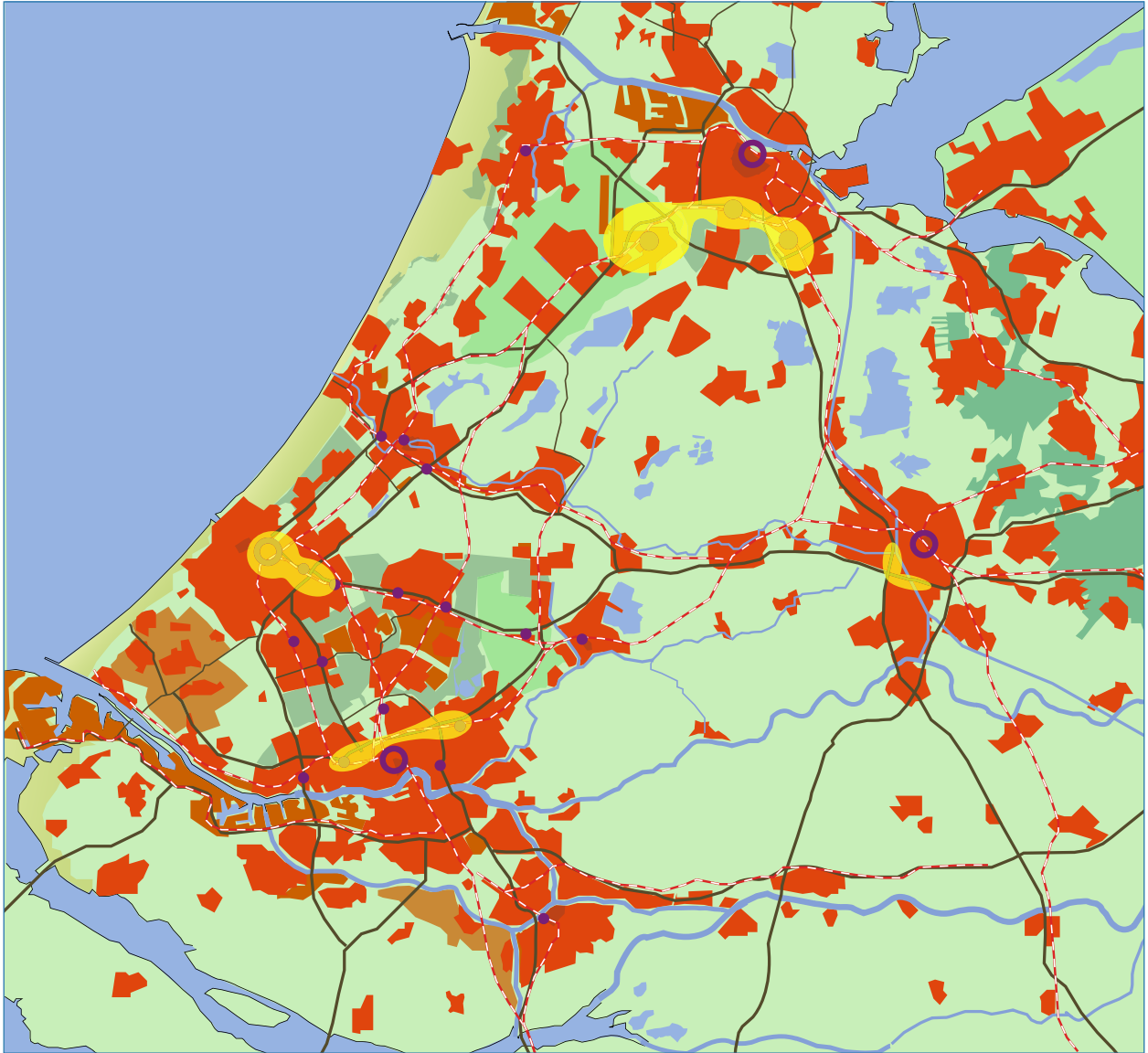
De Structuurvisie is de ruimtelijke vertaling van de noties uit de Ontwikkelingsvisie over hoe een kennisstad er uitziet en wat daarvoor aan concrete ingrepen noodzakelijk is. Omdat de Structuurvisie een instrument is dat in de volgende fase vooral door bestemmingsplanmakers en juristen gebruikt wordt, blijft het een beschrijving op hoofdlijnen.

Dit dilemma wordt opgelost door het ene te doen en het andere niet te laten. Nadat in hoofdstuk 3: Leiden in de Regio de positie van Leiden binnen het nationale en het regionale kader is beschreven, volgt in hoofdstuk 4: Van Ontwikkelingsvisie naar Structuurvisie een beschrijving van de verschillende facetten van de Structuurvisiekaart die zoveel mogelijk vanuit het perspectief van de kennisstad worden behandeld. Voor deze teksten is gebruik gemaakt van de toelichtende teksten bij de facetkaarten. De uitwerking van de keuze voor een kennisstad geeft een kapstok en een beeld bij de Structuurvisie kaart.

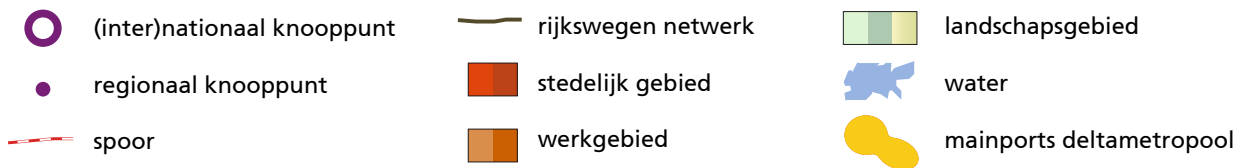
Een conclusie van de integrale afweging is dat er gebieden nadrukkelijk naar voren komen die voor de toekomst van de stad belangrijk zijn. Die gebieden worden beschreven in hoofdstuk 5: De Structuurvisie: de gebieden. Voor sommige van die gebieden is duidelijk wat moet gebeuren, ze zijn al in de projectfase, zijn belegd in de organisatie en hebben soms zelfs al een projectleider. Voor andere gebieden is dat beeld veel minder duidelijk, maar is er wel al een idee wat wel of niet gewenst is. Dat maakt de beschrijving noodzakelijkerwijs vrij globaal, maar het zijn dan ook gebieden waarvoor nog van alles uitgezocht en uitgewerkt moet worden.

Hoofdstuk 6 is in afwachting van wat het uitvoeringsplan moet gaan worden. Het is steeds de ambitie geweest om een relatie te leggen tussen de Structuurvisie en het PRIL 2025. De gedachte is dat dit goed mogelijk is in een uitvoeringsplan. Dit zal na de besluitvorming worden uitgewerkt.

Tot slot zijn er de Achtergronddocumenten: voor elk van de betrokken beleidsterreinen⁷ zijn er steeds twee kaarten met tekst. Op de ene kaart staat de huidige situatie afgebeeld en op de andere kaart een uitwerking van het ideale plaatje van de desbetreffende discipline. Ter begeleiding van de kaarten is in beknopte teksten de huidige situatie beschreven, met de knelpunten en de trends en ambities voor het desbetreffende beleidsterrein. Uit deze teksten en kaarten is het mogelijk om af te leiden wat de input is voor de voorliggende Structuurvisie en welke keuzes zijn gemaakt.



kaart Deltametropool



HOOFDSTUK 3

Leiden in de regio

Samen met Delft en Haarlem was Leiden in de twaalfde eeuw één van de toonaangevende steden in het gewest Holland. Vanaf die tijd heeft de stad gebouwd en gewerkt aan een rijke historie. In de Gouden Eeuw was Leiden, na Amsterdam, de grootste stad van Holland.



Leidse regio rond 1650, Blaeu Atlas

Iets minder lang geleden: op de kaart van Zuid-Holland uit de jaren zestig is veel landschappelijk groen te zien, met daarin zelfstandige steden die onderling verbonden zijn met spoorwegen en wegen vanuit de centra van de steden. Voorzieningen voor de regio of bovenregionale voorzieningen bevonden zich in de stadscentra. Wat er in die steden gebeurde was ook duidelijk: in Gouda maken ze kaas en pijpen. Leiden heeft een universiteit en een veemarkt. De wereld was duidelijk en afgebakend. Deze weergave strookt al lang niet meer met de werkelijkheid.



Kaart Zuid-Holland uit de jaren zestig

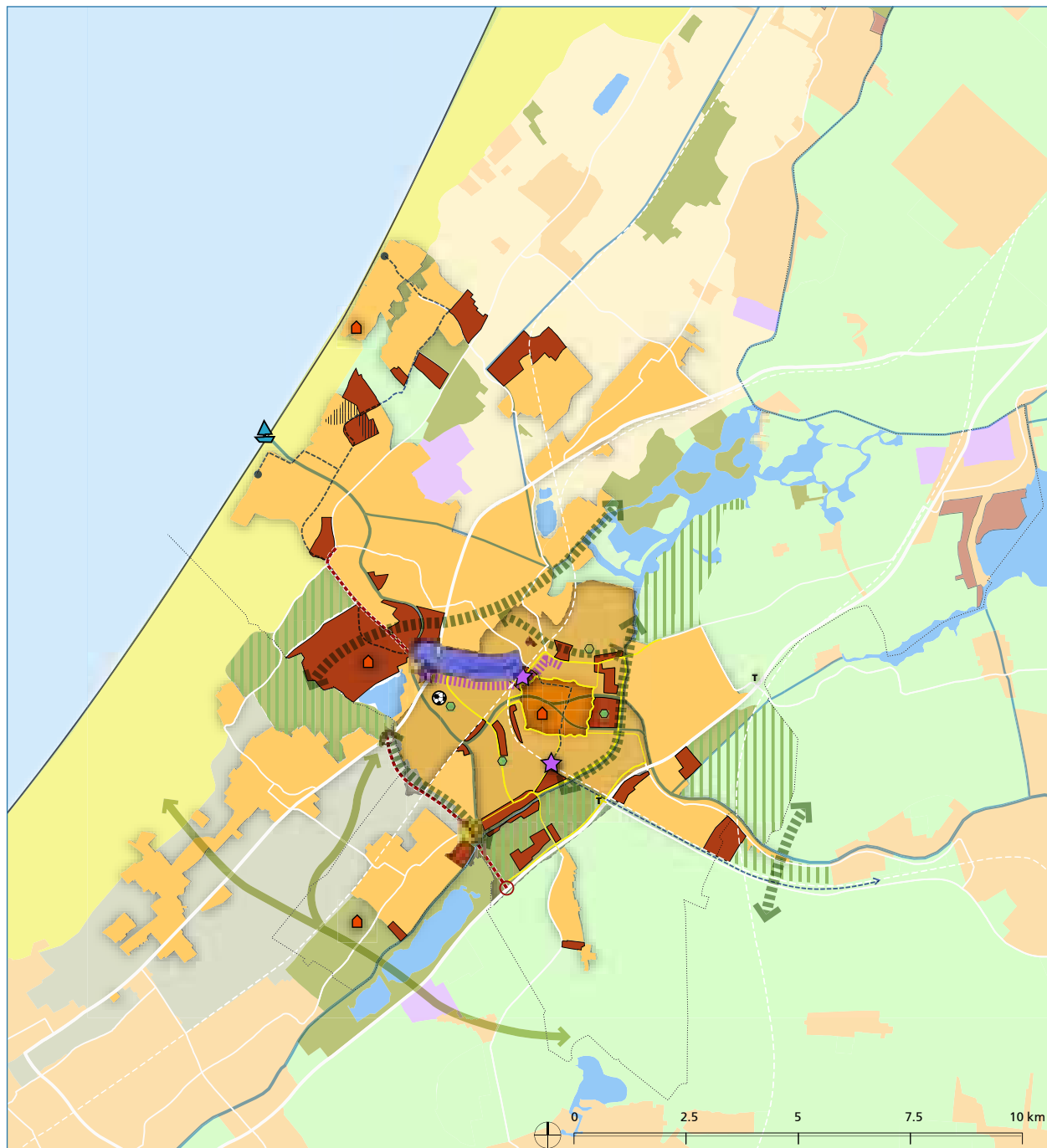
3.1 De Randstad

De actuele kaart van de Randstad toont het beeld van enorme verstedelijking: van steden en dorpen tot agglomeraties. Het voormalige landelijk gebied is nu omsloten parkgebied. Nieuwe stedelijke functies en voorzieningen zijn ontstaan in de periferie van de steden en vormen nieuwe internationale centra van innovatie in techniek, wetenschap en economie. Deze functies bepalen het Nederlandse speelveld op de internationale markt. Het nieuwe verkeerswegennet vormt de motor en ruggengraat van deze perifere ontwikkelingen. Dit wegennet verbindt de functies van de randgebieden onderling op Randstadniveau.

Het wegennet verbindt niet langer de stadscentra, maar de onderscheidende agglomeraties in de regio. De oude stadscentra waren ruimtelijk afgebakende plekken om te wonen, werken en recreëren. Het waren ook ontmoetingsplekken waar het regionale en interstedelijk verkeer samenkwam wat de steden dragers van cultuur en maatschappelijke functies maakte. In de huidige stedelijke agglomeraties zijn deze functies verspreid en vormen de oude stadskernen niet noodzakelijkerwijs meer het centrum van het bebouwde gebied. Wellicht daarom is de 'nieuwe regio' moeilijk in beeld te brengen. Toch zijn het de oude stadskernen die als bewaarplaatsen van geschiedenis en cultuur de regio hun identiteit, smoel en karakter geven en daarmee bepalend zijn voor het woon- en leefklimaat. Het eigen cultuurhistorisch karakter en de toegankelijkheid daarvan zijn belangrijk bij het aantrekken van (creatieve) kenniswerkers en toeristen.

De uitbreiding van de stedelijke agglomeraties heeft twee gevolgen voor het landschap. De grote, groene landschappelijke eenheden zijn nu parkgebieden tussen de stedelijke centra. Naast de agrarische functie van het landschap, heeft het landschap nu vooral ook een recreatieve functie voor de stedeling. In tegenstelling tot veel andere agglomeraties is het landschap van Holland Rijnland nog op korte afstand van de stad beschikbaar. Er is sprake van een hoogwaardig en divers landschap, zoals duinen, bollenvelden, plassen, veenweidegebieden en landgoederen.

De toegankelijkheid van het omliggende landschap in combinatie met de nabijheid van de grote steden geeft de regio een grote meerwaarde. In de ontstane Deltametropool vormen zich nieuwe (inter)nationale centra. Amsterdam en zijn de wijde omgeving profileren zich als Amsterdam Metropolitan Area. In het zuidelijke deel van de Randstad vormen Den Haag en Rotterdam een dubbelstad. De snelweg A4 is de hoofdverbinding tussen deze metropolitane centra. Holland Rijnland sluit eveneens aan op deze hoofdverbinding. Het is van belang om vanuit deze positie in te springen op de kansen voor regio Holland Rijnland.



- | | | | | | |
|--|---|--|------------------------------------|--|-----------------------------|
| | grens regio Rijnland | | stedelijk gebied context Leiden | | groene verbinding |
| | gemeentegrens Leiden | | stedelijk gebied overig | | landschapscorridor |
| | infrastructuur | | veenweidelandschap | | Binnenstad Leiden |
| | spoorlijn | | bollenlandschap | | kenniscluster Leeuwenhoek |
| | HOV RijnGouwelijn | | coulissenlandschap | | nieuw te ontwikkelen gebied |
| | Rijnlandroute met aansluiting op rijkswegen (tracé indicatief) | | duinlandschap | | intensivering kantorenstrip |
| | nieuw te ontwikkelen verkeersentree Leiden | | glastuinbouwgebied | | topwoonmilieu |
| | ringstelsel Leiden (buitenring/binnenring/centrumring/inprikkers) | | recreatie- en natuurgebied | | hoogteaccent werkgebouw |
| | | | water | | transferium |
| | | | vaarwater voor recreatiedoeleinden | | zeejachthaven |
| | | | veenweide- en recreatiegebied | | nieuwe wijkparkvoorziening |
| | | | | | regionale sportvoorziening |

3.2 De regio

Leiden vormt het hart van een grotere stedelijke agglomeratie. Vanuit een helikopter zijn de gemeentegrenzen met Oegstgeest, Leiderdorp, Voorschoten en Zoeterwoude niet als vanzelfsprekend te onderscheiden. Inwoners van de regio maken gebruik van regionale voorzieningen in Leiden als de ziekenhuizen, musea, onderwijsvoorzieningen, winkels, sporthallen, de schouwbug en het Centraal Station. Er is een regionale woningmarkt en de stedelingen maken graag gebruik van het aanbod op het gebied van natuur en landschap in de omliggende gemeenten: de Oude Rijn, het plassegebied, de zee, het veenweidegebied, de bollen, de duinen en de landgoederen.

De regionale samenwerking is de laatste jaren intensiever geworden. Dit heeft onder meer geresulteerd in een gezamenlijke ruimtelijke visie op het gebied, de regionale Structuurvisie. De kern van deze toekomstvisie bestaat er in dat om aan de vraag naar woningen te voldoen en de beroepsbevolking te behouden, de regio tot 2020 33.000 nieuwe woningen wil bouwen. Daarnaast wil de regio met een betere bereikbaarheid de centrumfunctie van Leiden verder versterken. De regio Holland Rijnland kiest ervoor nieuwe bebouwing zoveel mogelijk te concentreren in de bestaande aaneengesloten stedelijke agglomeratie. De Bollenstreek en het Veenweide- en Plassengebied blijven open. De regio kiest verder voor focus op kennis economie en de Greenport Duin- en Bollenstreek als belangrijke economische dragers.

Een aantal bovenlokale ruimtelijke ontwikkelingen heeft zijn invloed op de positie van Leiden als woon- en werkfunctie en het voorzieningenniveau. De toekomstige bouwopgave in de Randstad is groot (+500.000 woningen tot 2040). In Leiden zelf zijn weinig tot geen

mogelijkheden om het woningaanbod te vergroten. Wel zijn er grote uitleglocaties in de regio: Valkenburg (+5.000 woningen), Haarlemmermeer/Bollenstreek (+25.000 woningen) en Haagse regio (Leidscheveen-Ypenburg). De infrastructuur zal zich verbeteren onder meer met de komst van de RijnGouwelijn en de Rijnlandroute. Het voorzieningen niveau zal zich aan deze groei moeten aanpassen, zeker ook in de centrumgemeente Leiden. Gezien het ruimte beslag dat dergelijke voorzieningen met zich meebrengen is dit voor Leiden enerzijds een uitdaging, die, anderzijds wel weer goed aansluit bij het profiel van Leiden als kennisstad.

Het hedendaagse Leiden en de directe omgeving kenmerken zich door een uitstekende ligging binnen het stedelijk netwerk van de Randstad. Landschappelijk biedt het gebied, ter weerszijden van de Oude Rijn, het complete panorama van het Hollands landschap: zee, strand, duinen, oude strandwallen met bloembollenteelt, oeverwallen, veenweidegebieden en het hele scala van waterlopen, weteringen, plassen en meren dat bij dit in cultuur gebrachte deltagebied hoort.

Door de ligging op 15 km afstand van Den Haag en Zoetermeer, 30 km van Schiphol en Haarlem, 40 km van Amsterdam en Rotterdam en 50 km van Utrecht, vervult de agglomeratie Leiden een schakelfunctie tussen de Noord- en Zuidvleugel binnen de Randstad. Formeel maakt de Leidse regio deel uit van de Zuidvleugel. Dit deel van de Randstad bestaat uit de stedelijke regio's rond Rotterdam, Den Haag, Dordrecht en Leiden. Dit gebied groeit geleidelijk aan uit tot één groot stedelijk netwerk. Samen met de Noordvleugel (Amsterdam, Almere, Utrecht) vormt de Zuidvleugel de Randstad. Op nog hoger schaalniveau bezien kunnen de beide vleugels samen concurreren als een Europese 'Deltametropool'.



nieuwe landschapstructuur bovenstedelijk niveau

Nieuwe landschapstructuur
bovenstedelijk niveau

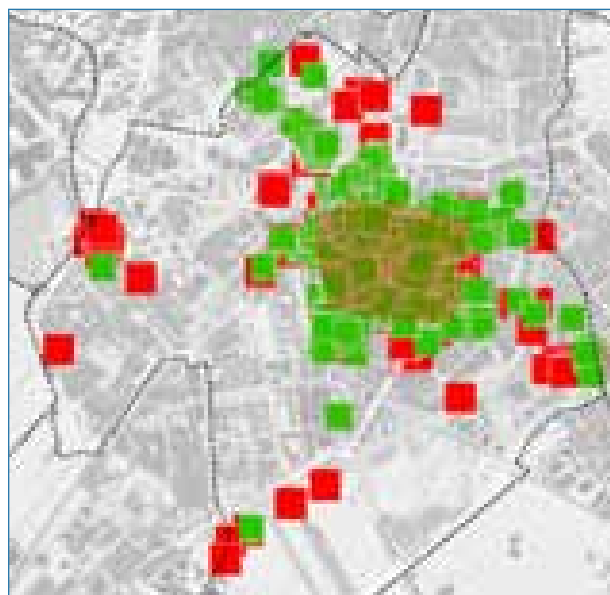


3.3 Leiden

Op nationaal niveau biedt Leiden cultureel en economisch méér dan een gunstige ligging en aantrekkelijke omgeving. Het is een authentieke Hollandse stad met een rijke traditie op het gebied van kennis, wetenschap, cultuur en internationale betrekkingen.

Van Willem van Oranje kreeg de stad een universiteit als beloning voor het afslaan van het beleg door de Spanjaarden (3 oktober 1574). Naast die Universiteit, zijn er een aantal befaamde musea waaronder Naturalis, de Rijksmusea voor Oudheden en Volkenkunde en het Stedelijk Museum De Lakenhal. De grote studentenpopulatie bevordert de levendigheid, het vertier en de gezelligheid van de Leidse binnenstad.

De oude binnenstad van Leiden is tot ver over de landsgrenzen bekend. In Leiden staat de oudste schouwburg van Nederland. De stad heeft circa 3.000⁸ monumenten. Het is de thuisbasis van schilders (Rembrandt, Lucas van Leyden, Jan Steen, Jan Lievens), schrijvers (Hildebrand, Piet Paaltjens, Jan Wolkers, Maarten 't Hart, Maarten Biesheuvel) en entertainers, de Zangers zonder Naam, Armin van Buuren en Jochem Meyjer. De Leidse universiteit heeft veel gerenommeerde wetenschappers voortgebracht waaronder: Thorbecke, Boerhaave, Huygens, Lorentz⁹, Van der Waals¹⁰, Einthoven¹¹, De Sitter en Kamerlingh Onnes¹². Daarnaast heeft Leiden bijzondere banden met de Verenigde Staten door de Pilgrimfathers en met Japan door Von Siebold en met de Islam dankzij Snouck Hurgronje.



monumenten in Leiden

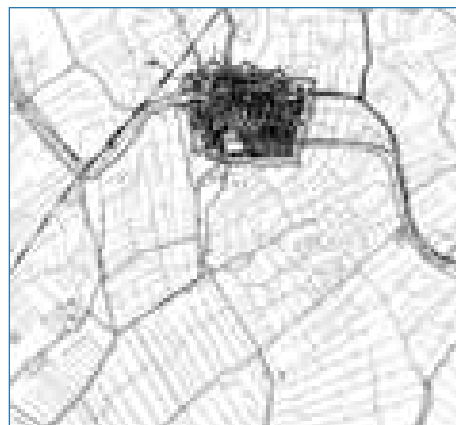
8. Leiden telt in 2009 ongeveer 1.265 rijks- en ongeveer 1.500 gemeentemonumenten.

9. Nobelprijs 1902.

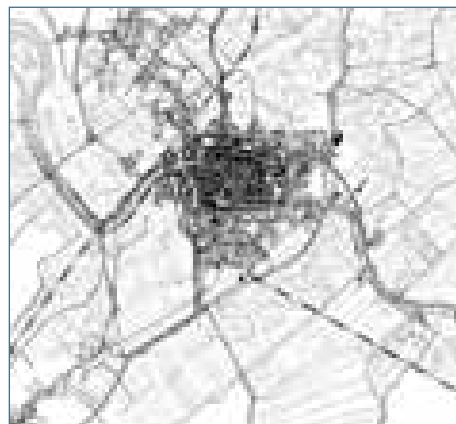
10. Nobelprijs 1910.

11. Nobelprijs 1924.

12. Nobelprijs 1913



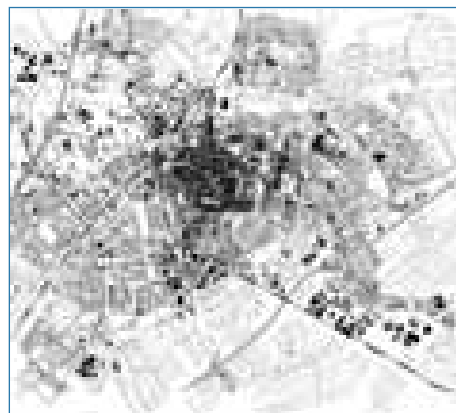
1874



1950



1968



heden

historische ontwikkeling Leiden

De combinatie van de cultuurhistorie en het potentieel aan mogelijkheden voor de kennissamenleving (Arts and Science) maken de stad uniek. Het maakt van Leiden een kennisstad met een hoogwaardige kenniseconomie en ondernemingen die draait op onderwijs en onderzoek op alle niveaus.

De beroepsbevolking is overwegend hoog opgeleid en de creatieve klasse is in Leiden sterk vertegenwoordigd. Er is een gezonde groei van de dienstensector en een sterke groei in de industrie (Bio Science). Het Leiden Bio Science Park is een Hot spot voor Life Sciences in Europa. Het is het grootste Life Sciences Cluster van Nederland en behoort tot de Europese top 5. Het samenwerkingsverband van de Medical Delta (Leiden, Delft en Rotterdam) biedt op Zuidvleugelniveau een permanente input voor de verbetering van de gezondheidszorg.

De Leidse regio als geheel staat er goed voor en Leiden heeft als centrumgemeente een uitstekende uitgangspositie. Het volgende hoofdstuk gaat in op de kansen en bedreigingen die door Ontwikkelingsvisie van Leiden worden gesignaleerd en de verwerking hiervan in de Structuurvisie.



stadshart, Stille Mare



Medische faculteit Leiden / LUMC



afbeeldingen afkomstig van website Leiden 'Stad van Ontdekkingen'

HOOFDSTUK 4

Van Ontwikkelingsvisie naar Structuurvisie

De Ontwikkelingsvisie¹³ is naar aanleiding van de stads gesprekken in 2004 uitgewerkt en vastgesteld. De hoofdzaaken uit de Ontwikkelingsvisie worden hieronder samengevat. Daarna wordt in de volgende paragraaf uitgewerkt hoe de Structuurvisie hierop voortbouwt.

4.1 De Stad van Ontdekkingen

De kracht en de zwakte van Leiden

De sterke punten van Leiden uit de Ontwikkelingsvisie zijn al eerder genoemd. Samengevat levert dat het volgende lijstje op:

- een prachtige historische binnenstad met veel water en zo'n 3.000 monumenten, waaronder de oudste schouwburg van Nederland;
- musea van wereldklasse; bovendien is Leiden de geboortestad van Rembrandt;
- een universiteit die behoort tot de Europese top op het gebied van onderwijs en onderzoek;
- bijzondere banden met de Verenigde Staten door de Pilgrims, met Japan en andere Aziatische landen door Von Siebold met de Islam door Snouck Hurgronje ;
- een strategische ligging in de Randstad, dichtbij groen, strand, water, snelwegen, spoorlijnen en de internationale luchthaven Schiphol;
- een relatief jonge, hoog opgeleide en creatieve bevolking met een opvallend hoog aandeel westerse allochtonen.

Bovendien is Leiden onderdeel van een stedelijk gebied dat verder reikt dan de gemeentegrenzen. De stad is onderdeel van Holland Rijnland waarmee op regionaal niveau nauw samen wordt gewerkt.

Toch zijn er ook factoren die de ontwikkeling bemoeilijken. Leiden heeft als dichtstbevolkte stad van Nederland een groot gebrek aan ruimte. Vooral gezinnen en mensen met hogere inkomens verlaten de stad omdat ze geen passende woning kunnen vinden. Ook bedrijven zien zich steeds vaker genoodzaakt uit te wijken naar elders. Het ruimtegebrek staat soms noodzakelijke ontwikkelingen in de weg op het gebied van woningbouw, bedrijvigheid, bereikbaarheid, recreatie, openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen. De problemen die ontstaan door het ruimtegebrek van de stad Leiden kunnen alleen in samenwerking met de regio worden opgelost.

Uitgangspunten voor een kennisstad met kwaliteit

De analyse die in de Ontwikkelingsvisie wordt gemaakt is dat de maatschappij en de economie zich ontwikkelen

tot een kennissamenleving en een kenniseconomie. Leiden heeft alles in zich om daarbij een toonaangevende speler te zijn: een traditie van kennis en wetenschap, gecombineerd met een jonge, hoog opgeleide en creatieve bevolking. Dat leidt tot het volgende programma:

- stimuleren dat iedereen zijn eigen kwaliteiten optimaal benut. Daarvoor zijn een breed aanbod van onderwijs en opleidingen en het tegengaan van schooluitval nodig;
- onderzoeksinstituten en kennisintensieve bedrijvigheid faciliteren. Denk aan bedrijven in de bio- en lifescience, maar ook aan bedrijven in de communicatieve, juridische en culturele sector;
- investeren in kennisnetwerken, waar iedereen gebruik van kan maken;
- toeristen trekken uit binnen- en buitenland die de monumenten, musea, cultuur, historie en sfeer ontdekken;
- elk jaar komt er een nieuwe lichter student: jonge mensen die soms kort blijven, maar die zich vaak ook langdurig verbinden aan de stad;
- creëren van ontmoetingsplaatsen in de stad.

Wanneer kennis hét uitgangspunt wordt voor stedelijke ontwikkeling, dan zal dit de stad op alle gebieden een kwaliteitsimpuls geven.

Leiden zal moeten proberen om mensen aan zich te binden, ook jonge gezinnen en veelverdieners. Daarvoor moet Leiden investeren in de kwaliteit van de stad:

- werkgelegenheid. De gemeente, instellingen en ondernemingen investeren samen in een goed werkklimaat. Ze richten zich vooral op arbeidsplaatsen in de kennisintensieve sector en de dienstensector;
- aantrekkelijke woningen. Leiden investeert in goede levensloopbestendige stadswoningen;



voorkant Leiden stad van ontdekkingen. Profiel Leiden 2030, (Leiden 2004)

13. Leiden stad van ontdekkingen. Profiel Leiden 2030, (Leiden 2004)

- een prettige leefomgeving met voldoende groen en water. Leiden investeert in de openbare ruimte;
- goede voorzieningen. Leiden investeert in maatschappelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg, cultuur en sport;
- goede infrastructuur en bereikbaarheid. Leiden investeert in openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, een hoofdwegenstructuur voor auto's en parkeervoorzieningen;
- een inspirerende leefomgeving die de vorming van samenhangende clusters voor de creatieve- en kenniseconomie stimuleert. Als kennis het uitgangspunt van de stedelijke ontwikkeling is, vraagt dat om een kwaliteitsimpuls op alle gebieden, waarover in het vervolg meer, maar het begint met kennis.

De economie van een kennisstad is gericht op het omzetten van kennis in economische activiteiten. Een economie die op kennis draait, groeit door innovatie. Voor innovatie is kennis nodig en die krijg je door goed onderwijs en onderzoek. In enge zin gaat het om Research en Development, maar er is een bredere context die verder gaat dan onderwijs of de toeleverende bedrijven. Het gaat dan om een kansrijke stimulerende omgeving met goede voorzieningen, cultuur en werk. Kortom een plek waar het goed toeven en onderzoeken is.

Deze paragraaf geeft aan hoe Leiden in deze Structuurvisie de in de Ontwikkelingsvisie genoemde kwaliteiten:

- werkgelegenheid;
- goede en voldoende woningen;
- een prettige leefomgeving;
- goede voorzieningen;
- goede bereikbaarheid;

wil versterken en verbeteren. Dat begint met de universiteit omdat in een kennisstad, onderwijs en onderzoek de fundamenteën van de economie van die stad vormen.



Universiteit Leiden vanaf A44

De universiteitsstad

De uitgangspositie van Leiden als universiteitsstad is uitstekend. Door de aanwezigheid van de oudste universiteit van Nederland plaatst de stad zich automatisch in het selecte groepje van eerbiedwaardige oude Europese universiteitssteden.

De stad en de universiteit zijn sinds 1575 met elkaar vervlochten. In de zuidelijke Binnenstad is de universiteit door de dichtheid van onderzoeksinstituten en studentenhuizen zo tastbaar, dat het ritme van het universitaire jaar met zijn eigen gewoonten en tradities op straat te volgen is. Door de schaal van de stad is de universitaire gemeenschap ook veel meer zichtbaar dan in de grotere universiteitssteden. Het academische leven maakt deel uit van de charme van de stad.



poortgebouw Leeuwenhoek

Een eerbiedwaardig reputatie is inmiddels niet meer voldoende om als universiteit levensvatbaar te zijn. Het kennisinstituut moet zich kunnen meten met nationale en internationale concurrenten. De Leidse universiteit speelt daarop in door zich te concentreren op die gebieden waarin men excelleert. De ontwikkeling van Bio Science Park is daar een geslaagd voorbeeld van. De uitwerking van de ruimtelijke ambities met het gebied vindt in hoofdstuk 5 plaats.

Een ander geslaagd voorbeeld van het ondernemerschap van de universiteit is de vestiging van een dependance in Den Haag. Het biedt nieuwe kansen voor onderzoek en samenwerking, maar ook onderwijsfaciliteiten voor een groep studenten die anders wellicht elders hun heil zouden zoeken.

Leiden Humanitiespark

Een recente onderscheidende kwaliteit van de Leidse universiteit is de sterke faculteit der Geesteswetenschappen. De universiteit wil deze faculteit de komende jaren nationaal en internationaal nadrukkelijker op de kaart zetten door samenwerking en integratie met de Nederlandse onderzoeksinstituten die nu nog door het land verspreid zijn. Door huisvesting in één stad (Leiden) en liefst in één gebouw zou een einde gemaakt kunnen worden aan de huidige kleinschaligheid en versnippering van de onderzoeksinstituten. De clustering van onderzoeksfaciliteiten en collecties zal leiden tot nieuwe mogelijkheden en meer synergie.

Dat kan niet in de huidige gebouwen. Het Witte Singel-Doelencomplex zal dan ook ingrijpend verbouwd moeten worden. Een goed nieuw gebouw moet de faculteit, maar ook de onderzoeksinstituten huisvesten. Het gebouw moet een open dynamisch karakter hebben waar ontmoetingen tussen vakgenoten, maar ook met onderzoekers uit andere disciplines leiden tot nieuwe vragen en nieuwe ontdekkingen. Een dergelijk gebouw zal de strook tussen de Rijn- en Schiekade en de Witte Singel een impuls geven en een uitstraling hebben op de Academie- en de Pieterswijk in Binnenstad-Zuid.

Het staat buiten kijf dat de potenties van een dergelijke clustering van onderwijs, onderzoek, collecties, instituten, faculteiten, musea en archief enorm zijn. Door de concentratie aan de Witte Singel ontstaat er ruimte voor werkgelegenheid en bedrijvigheid aan de binnenzijde van Singel voor verwante organisaties. Alleen al de ICT die noodzakelijk is om de wetenschappelijke ambitie waar te maken en de veelheid van collecties goed te ontsluiten is een uitdaging. Dat vraagt om hele nieuwe technieken voor geavanceerde zoekmogelijkheden,

tekst- & datamining, en mashup technieken gericht op massale tekst-, beeld- en dataverzamelingen, die nieuwe onderzoeksperspectieven bieden. Daar zijn flinke investeringen en een behoorlijke schaalgrootte voor nodig. De inrichting en het beheer van dergelijk geavanceerd systeem alleen al zou het onderwijs en onderzoek van de faculteit der Geesteswetenschappen in de voorhoede van het wetenschappelijke onderzoek plaatsen.

Bij een actieve invulling van de mogelijkheden in het gebied om hier bedrijvigheid te vestigen die in dit profiel passen, zou het mogelijk moeten zijn om analoog aan het Bio Science Park een tweede zwaartepunt van academisch onderzoek en bedrijvigheid in de stad te stimuleren. Dat vraagt om een inspanning van zowel de universiteit als van de stad vergelijkbaar met de ontwikkeling van het Bio Science Park. Het grote verschil is dat de stad dit keer geen grond beschikbaar kan stellen, maar dat de bijdrage veel meer zal neerkomen in het mogelijk maken en in het ondersteunen in de zin dat gemeentelijk vastgoed in dit gebied ingezet wordt op een manier die de ontwikkeling van het gewenste eindbeeld ten goede komt.

Allianties

In de zuidvleugel werkt de universiteit in het samenwerkingsverband van de Medical Delta (Leiden, Delft en Rotterdam) aan de verbetering van de medische en gezondheidszorg. In de regio wordt onderzocht hoe samenwerking tussen het live sciences cluster en het ESA/ESTEC/ SpaceBusinesspark in Noordwijk verder vormgegeven zou kunnen worden. De aanwezigheid van ESA biedt toegang tot Europese ruimte researchcentra en het onderzoeksgebied van ESA raakt aan vragen die voor beide kennisclusters interessant zijn.



Witte Singel-Doelencomplex



Witte Singel-Doelencomplex

Onderwijs en onderzoek

Voor de kenniseconomie is het onderwijs van groot belang. Talenten ontwikkelen om volwaardig aan de samenleving deel te nemen staat voorop. Naast de universiteit biedt de regio talenten een breed spectrum van uitstekende onderwijsinstellingen: van goed basis- en middelbaar onderwijs tot kennisaanbieders en –ontwikkelaars. Waarbij gedacht kan worden aan: de Leidse Instrumentenmaker school, Hogeschool Leiden, ROC, TNO, Webster University en de schriftelijke kennisaanbieders LOI en NTI.

Ook hier geldt dat juist de aanwezigheid van dit brede spectrum van onderwijs instellingen in een relatief kleine stad dingen mogelijk kunnen maken die elders veel moeilijker te organiseren zijn. De stad zou veel actiever in samenspraak met de aanwezige instellingen en bedrijven moeten onderzoeken waar door samenwerking en bundeling van kennis een meerwaarde te bereiken is.

De onderwijssector is in de regio een zeer omvangrijke sector met een grote (boven)regionale uitstraling. Om deze uitstraling en kwaliteit in de toekomst te versterken is blijvende aandacht, vernieuwing en samenwerking met alle betrokken instellingen noodzakelijk.

In ruimtelijke zin zal het onderwijs zo goed mogelijk in de stad gefaciliteerd moeten worden. Het betekent goede spreiding waar dat noodzakelijk en clustering waar dat wenselijk is. Kwaliteitsversterking is mogelijk door combinaties te zoeken met maatschappelijke voorzieningen en te streven naar multifunctioneel ruimte gebruik. Dit gebeurt al bij de Brede Scholen in Roomburg en Noord. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om de sportspecialisatie klassen van het middelbaar onderwijs te combineren met nieuwe sportvoorzieningen. Daarbij wordt gezocht naar aansluiting bij brede gebiedsontwikkelingen als Sportstad (Leiden Zuid-West) en Huis van de Sport (Morsdistrict). Naast goed onderwijs bieden is het ook zaak om schooluitval actief tegen te gaan.

De zorgsector is ruim vertegenwoordigd in Leiden en de regio en dat geldt, mede daardoor, voor zorggerelateerd onderwijs. Met een vergrijzende bevolking zal de vraag om zorg in de toekomst steeds groter worden. Moderne technieken en inzichten uit de kennisinstututen zoals het LUMC en de faculteit van Sociale Wetenschappen zullen bijdragen aan de hoge kwaliteit van het medisch onderwijs en de studenten voorbereiden op de nieuwe ontwikkelingen in de medische en in de zorgsector.



Webster University aan de Rijn



TNO gebouw, Leeuwenhoek



LUMC

Musea

Leiden is een museumstad. Met Naturalis, het Rijksmuseum voor Oudheden, het Rijksmuseum voor Volkenkunde, de Lakenhal, het Sieboldhuis, het Pilgrim museum, het museum Boerhaave en de Hortus Botanicus, om de meest in het oogspringende te noemen, beschikt de stad over een aantal uitstekende en goed bezochte museale collecties. Samen met een goed archief vormen deze ook een belangrijke basis voor wetenschappelijk onderzoek.

Bij een goede presentatie blijken de museale collecties ook onverwachte toeristische succesnummers te zijn. Na de verhuizing van een deel van de collectie van het Natuur Historisch Museum naar Naturalis is het een van de best bezochte collecties van het land. In dit verband is de vestiging van Corpus op de grens van de uitbreiding van de Leeuwenhoek in Oegstgeest waar kennis, presentatie en de markt samenkomen een interessante nieuwe ontwikkeling.



Naturalis



Corpusgebouw

Kennisintensieve economie

Sinds 1984 wordt er serieus werk gemaakt van de aan wetenschap gerelateerde bedrijvigheid door de universiteit en het LUMC op het Bio Science Park¹⁴. Het Bio Science Park heeft een grote aantrekkingskracht op kennisintensieve bedrijven die de nabijheid van de bedrijvigheid van de onderzoeksinstituten en –faciliteiten zoeken. Dit blijkt een zeer succesvolle formule die een enorme uitstraling heeft.

Het Bio Science Park trekt ook kennisintensieve bedrijven aan die niet voldoen aan het profiel van het Bio Science Park. Het gaat bijvoorbeeld om juridische of consultancy bureaus die banden hebben met de medische sector. Dergelijke bedrijven kunnen geclusterd worden op gunstige vestigingslocaties in de nabijheid van het Bio Science Park. De kantorenslinger die zich langs van de Leeuwenhoek en het station naar de Willem de Zwijgerlaan slingert is daar uitstekend voor geschikt.



kantorenslinger, uitsnede structuurvisiekaart

In die slinger worden extra kansen gezien voor het Stationsgebied. Hier vallen het Bio Science Park, het LUMC, het historische centrum en de Academiewijk bijna samen. In de situatie waarbij de reistijd en niet de fysieke afstand bepalend is bij een keuze voor wonen, werken en recreëren vormt het Centraal Station met zijn omgeving een van de kroonjuwelen van Leiden. Leiden Centraal Station profiteert er daarbij van dat het een pilotstation is voor de Stedenbaan. Een vervoersconcept dat niet alleen inzet op het verhogen van de treinfrequentie maar ook streeft naar verbeteringen in het voor- en natransport, intensivering en verbetering van het grondgebruik nabij de stations. Dankzij de bijna metroachtige frequentie waarmee treinen het Leidse Centraal station aandoen, zijn de binnensteden van Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Haarlem of Utrecht uitstekend bereikbaar voor de bewoners van de Leidse agglomeratie. Met Schiphol op een kwartiertje afstand is de wereld onder handbereik. Door de aanleg van de RijnGouwelijn wordt deze verbinding nog beter bereikbaar voor een nog groter achterland.

14. Zie voor een uitgebreide beschrijving van het Bio Science Park paragraaf 5.1

Het Stationsgebied is bijzonder aantrekkelijk voor specialistische consultancy bureaus, ingenieursbureaus of bureaus met juridische of management specialisaties die niet zo zeer van een gebouw als van een goed netwerk en goede bereikbaarheid afhankelijk zijn. Zeker als door de investeringen in het wegennet ook de bereikbaarheid voor auto's wordt verbeterd. Bovendien is het gebied bij uitstek geschikt voor goede hotels en congresfaciliteiten.

Gezien het belang van juist dit soort bedrijven voor de kennisintensieve economie wordt het Stationsplein op de Structuurvisiekaart ingevuld als een kansrijk gebied voor nieuwe ontwikkelingen waarvoor met prioriteit een gebiedsvisie moet worden gemaakt. Door voorzieningen en faciliteiten, zoals goede verblijfsruimten en ontmoetingsplekken, goede en aantrekkelijke horeca of kinderopvang toe te voegen zal het gebied echt tot bloei komen. Hier wordt in het volgende hoofdstuk nader op in gegaan.



kop Transvaal

Creatieve economie

In de schaduw van het onderzoek en onderwijs heeft zich een sterke creatieve klasse in Leiden kunnen ontwikkelen. De relatief jonge en hoog opgeleide bevolking met een relatief groot aandeel westerse allochtonen wijkt af van andere steden. Zelfbewust, vanuit huis werkend, maar ook op zoek naar gebouwen met sfeer en mogelijkheden, zoekt deze groep de stedelijke omgeving op vanwege de dynamiek en goede voorzieningen. Daarbij worden ze geholpen door de aanwezigheid van hoogopgeleide collega's en medewerkers. Bovendien verzorgen de verschillende onderwijsinstellingen in de stad die elk jaar weer voor een toestroom nieuwe onderzoekers, schrijvers, vormgevers, ict-ers en communicatiedeskundigen..

De kansen voor deze groep liggen in de noordoostelijke rand van de binnenstad. Daar vallen nu zoveel projecten samen dat er de kans is om een heel gebied van karakter te laten veranderen. Met het hergebruik van de terreinen van de voormalige gasfabriek langs de noordrand (Nieuw Leyden met wonen, kunst en ateliers) en culminerend in de ontwikkeling van de voormalige Meelfabriek in het oosten (herontwikkeling tot een complex met vele functies; creatieve bedrijvigheid, een mediacluster, onderwijs, wonen, studentenhuysvesting, designhotel, kunst & cultuur, sport & wellness, detailhandel en horeca) en aaneengesloten parken langs de Singel worden stappen gezet in wat een nieuwe creatieve, culturele en bruisende zone kan worden voor wonen, werken, leren en recreëren.



Volmolengracht / NUON terrein

Daarmee wordt een nieuwe innovatieve ontwikkeling aan de stad toegevoegd als tegenhanger van het universitaire zwaartepunt in de zuidwestelijke rand. Het geeft een spannend contrast van sferen. De ervaring in andere succesvolle steden is dat dit op meerdere manieren bijdraagt aan de dynamiek van de stad, waar uiteindelijk de hele stad van profiteert.

De klontering van projecten in de noordoostelijke rand, het nieuwe elan van de universiteit, de groei van de creatieve klasse in Leiden; het zijn nog trends en kansen. Om deze op een goede manier ingebed te krijgen in het stedelijk weefsel is meer nodig. Hier is een visie op de binnenstad en een ontwikkelingsstrategie voor nodig waarvan de uitvoering stadsbreed onderkend wordt als een gezamenlijk belang.

Een dergelijke strategie vraagt om grote vasthoudendheid en een lange adem (10-15 jaar?). Daarvoor is een goede samenwerking met beleggers, partners in de stad en particulieren noodzakelijk.

Veel van de bovenstaande ideeën zijn afkomstig uit het Programma Binnenstad dat als een apart project in de Structuurvisie is opgenomen en in hoofdstuk 5, De Structuurvisie: de gebieden wordt behandeld.

4.2 Bedrijventerreinen

Als groei en uitbreiding van bedrijvigheid de ambitie van de regio om zich te onderscheiden met kenniseconomie dienen te ondersteunen, is het belangrijk dat zorgvuldig wordt omgesprongen met de bestaande bedrijventerreinen. Veel werkgelegenheid kan immers worden gerealiseerd door functiemenging, slimme oplossingen waarbij woningen met werk worden gecombineerd. Dat kan echter niet voor alle bedrijvigheid. Voor bedrijvigheid met milieuzones is er in de regio al een

tekort aan beschikbare grond. Hierdoor worden de gevestigde bedrijven in hun groeimogelijkheden beperkt. In de steden en zeker ook in Leiden, verhuizen de bedrijven met een zwaardere milieuzonering zich van het centrum naar de randen van de stad. Naarmate de stad en de regio zich verdichten komen dergelijke bedrijven daar ook in de knel. Dat pleit ervoor de zwaardere bedrijven te concentreren langs de rand van de stad op een plek waar een conflict tussen wonen en werken minder snel zal voorkomen.

Herstructurering

Waar aan de ene kant snippers bedrijfsterreinen verloren gaan, zijn er aan de andere kant mogelijkheden. Oude bedrijfsgebouwen (Nieuwe Energie) blijken bijvoorbeeld erg interessant voor de creatieve economie. Maar ook de oude bedrijventerreinen bieden veel mogelijkheden. Door slimmere inrichtingen en intensivering kunnen meer arbeidsplekken per terrein worden gerealiseerd. Ook heeft Leiden nog bedrijventerreinen aan het water. Een unieke combinatie.

Het streven is om voor bedrijven een goed verzorgingsniveau voor de regio te behouden en in te zetten op het behouden en versterken van de bestaande Leidse bedrijventerreinen. In een dichtbebouwde stad als Leiden zijn de krachten die de beschikbare bedrijfsruimten onder druk zetten zo groot dat dit alleen lukt met een bewuste strategie waar onder meer herstructurering deel van uitmaakt. Herstructurering zou erop gericht moeten zijn om de kwaliteit van de bestaande terreinen op een hoog niveau te brengen en te houden.

Een bijzonder kansrijk gebied voor nieuwe ontwikkelingen vormt bedrijventerrein de Waard. Door de aanleg van de Ringweg-oost en door de komst van de Meelfabriek aan de singel zal het gebied in een



Meelfabriek



Oostvlietpolder

stroomversnelling komen. Het gebied staat daarom op de Structuurvisiekaart aangegeven als een gebied waarvoor met prioriteit een gebiedsvisie moet worden uit gewerkt. Dit gebied komt terug in hoofdstuk 5, De Structuurvisie: de gebieden.



bedrijvenrand langs de Rijn-Schiekanaal

Transformatie

Conform de Ontwikkelingsvisie wordt zwaar ingezet op de versterking van de kenniseconomie, wat leidt tot een versterking van de bedrijvigheid. Die ontwikkeling zal vooral plaatsvinden in de kantorenslinger met het Stationsplein waar het accent van wonen naar bedrijvigheid zal verschuiven.

Het terrein van Wernink is onderdeel van een studiegebied naar de mogelijkheden van de scheg Stationsplein, Transvaal en tussen Rijn en Rail. Voor het terrein worden op termijn goede mogelijkheden gezien voor studentenhuisvesting.



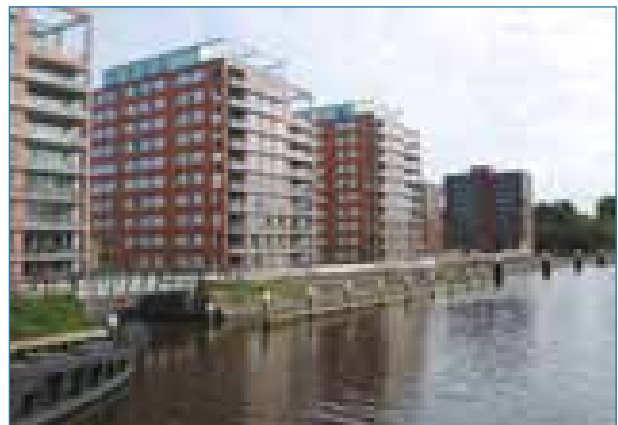
Werninkterrein

4.3 Wonen

De regio Holland Rijnland biedt een unieke woonomgeving met een diversiteit aan woonmilieus in het hart van de Randstad, waaronder top woonlocaties in o.a. Wassenaar, Noordwijk en het centrum van Leiden. Samen met de goede ontsluiting van de regio door de spoorwegen levert dat de verklaring voor de grote populariteit van Leiden als woonstad. Relatief veel hoog opgeleide werknemers kiezen dan ook voor Leiden of de Leidse regio om te wonen.

In Leiden echter, lopen de kwantiteit en de kwaliteit van het woningaanbod erg achter bij de vraag. Van de Leidse woningvoorraad zit 45% in de goedkoopste huurklassen en 32% in de goedkoopste koopklassen. De middeldure en dure huur- en koopwoningen zijn ondervertegenwoordigd. Dat blijkt ook uit de kwaliteit van de woningen: slechts 7% heeft een oppervlak dat groter is dan 100 m².

Het beperkte aanbod maakt dat de beschikbare woningen relatief duur zijn, waardoor voornamelijk jonge mensen, maar ook de midden en hogere inkomens de stad en zelfs de regio verlaten. Dat zet de potentiële beroepsbevolking onder druk, maar vormt ook een gevaar voor het economische draagvlak van de stad en de regio. Op termijn kan dit ook het niveau van voorzieningen van de stad en de regio aantasten. Voor de economische ontwikkeling heeft het de hoogste prioriteit om de jonge en de kapitaalkrachtige bevolking voor de stad en de regio te behouden. Wil Leiden zich ontwikkelen als een kennisstad dan is het essentieel om voldoende goede woningen in de hogere segmenten van de markt te bouwen.



nieuwbouw Roomburg, Roomburgerweg

4.4 Herstructurering

In de regionale woonvisie wordt de ambitie uitgesproken om vooral gevarieerd, gedifferentieerd en kwalitatief hoogwaardig te bouwen. Bovendien heeft men afgesproken om compact te bouwen, nieuwe woningen worden vooral gebouwd in de aaneengesloten agglomeratie en niet versnipperd door het groene buitengebied. Voor Leiden, waar nauwelijks meer ruimte is voor nieuwbouw vraagt dit om een aanzienlijke herstructureringsopgave van de verouderde woonwijken.

Leiden heeft die opgave opgepakt met de herstructureringsprojecten in de oudere woonwijken: Leiden Noord en Leiden Zuidwest, waar vooral wordt ingezet op het terugbouwen van kwaliteit. Voor Leiden Noord en Leiden Zuidwest zijn gebiedsvisies opgesteld die het kader geven voor de ontwikkelingen in de wijken. Behoud en versterking van de bestaande groenblauwe structuren en het realiseren van gevarieerde woonmilieus zijn daarbij het uitgangspunt.



bebouwing aan de Vijf Meilaan, Zuidwest

Daarnaast zullen er voor een aantal gebieden integrale gebiedsvisies worden opgesteld. Hierin is een achterstand ontstaan, waardoor een voortvarende aanpak is gewenst. De gemeente en de corporaties hebben hier prestatieafspraken over gemaakt en afgesproken dat de corporaties de trekker zijn voor het opstellen van deze visies en de gemeente medewerking levert. De betrokkenheid van de gemeente vooraf bestaat uit informatie delen en de knelpunten analyse en achteraf toetst de gemeente of de inspanningen die gevraagd worden, kunnen worden geleverd.

De afspraak is gemaakt dat in 2009 de Sleutels van Zijl en Vliet zullen werken aan integrale gebiedsvisies voor De Kooi en Tuinstadwijk. Portaal zal integrale gebiedsvisies ontwikkelen voor de Zeeheldenbuurt en Slaaghwijk. In 2010 ontwikkelt Ons Doel een integrale gebiedsvisie op Lammenschans. In 2014 zal de Sleutels van Zijl en Vliet integrale gebiedsvisies ontwikkelen voor De Hoven en de Prinsessenbuurt.

Omdat onduidelijk is hoe groot de ingrepen zullen zijn, daar is immers de integrale gebiedsvisie voor nodig, staan deze herstructureringsprojecten nog niet op de Structuurvisiekaart met uitzondering van de Kooi. Gezien de ontwikkelingen die nu al in Leiden Noord rond het Kooiplein spelen is de Kooi al op de Structuurvisie kaart opgenomen in het besef dit onderdeel uitmaakt van een grotere ontwikkeling hoewel de herstructureringsplannen en de uiteindelijke opgave moeten nog worden vastgesteld.

Woonmilieus

Gezien de opgave om meer bereikbare kwaliteit te bouwen voor de midden en hogere inkomens ligt het accent op het realiseren van vooral kwalitatief hoogwaardige woningen voor de midden en hoge inkomens in het centrumstedelijk woonmilieu. Ook wordt ingezet op het realiseren van levensloopbestendige woningen in alle prijsklassen. Deze woningen worden gerealiseerd in levendige wijken waar de dagelijkse voorzieningen dicht in de buurt zijn. Het gaat dan niet alleen om winkels, maar ook om basisonderwijs en kinderopvang. Daarnaast is er veel aandacht voor samenhang tussen de nieuwe woningen en de bijhorende openbare ruimte en voorzieningen. Waar mogelijk wordt parkeren van auto's aan het zicht onttrokken. Bij het uitwerken van de ontwikkelingslocaties dan wel de herstructurering van een gebied of wijk de nadruk ligt op een heterogene wijk met homogene straten, waarbij een realistische verhouding is tussen lage, midden – en hogere inkomens.

Grotere topmilieus zullen vooral in de nieuwbouw van het voormalig vliegveld Valkenburg gerealiseerd worden. In de stad bestaat het topmilieu vooral uit de zuidzijde van de binnenstad.

Uitwerkingsgebieden

Niet alle wijken van de stad hebben een gebiedsvisie. Welk beeld daar gewenst is moet nog worden uitgewerkt, vandaar de naam uitwerkingsgebieden. Voor de samenhang van een gebied als bijvoorbeeld de Mors zou het goed zijn als er meer structuur in de wijk komt. De wijk is gebaat bij een gebiedsvisie, zodat ingrepen in de wijk bijdragen aan een versterking van het grotere geheel.

Elders in de stad zullen gebieden gaan veranderen onder invloed van de ingrepen als het gevolg van de grote projecten die de stad wil uitvoeren (Programma Binnenstad, Bio Science Park, bereikbaarheid, kennisclusters, de groenblauwe Oostflank). Ook voor deze gebieden moet worden uitgewerkt wat het gewenste eindbeeld is. Het Stationsplein en de Waard hebben dan de hoogste prioriteit, maar ook voor de Vlietzone is het essentieel dat er een gebiedsvisie wordt gemaakt.

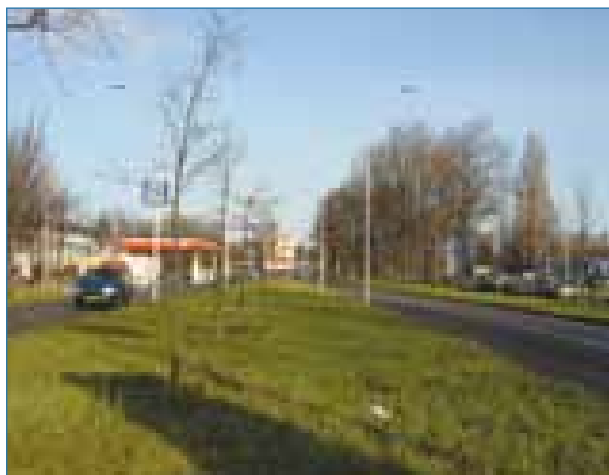
De beelden die er voor deze gebieden bestaan worden nader uitgewerkt in het hoofdstuk 5, De Structuurvisie: de gebieden.

Studentenhuisvesting

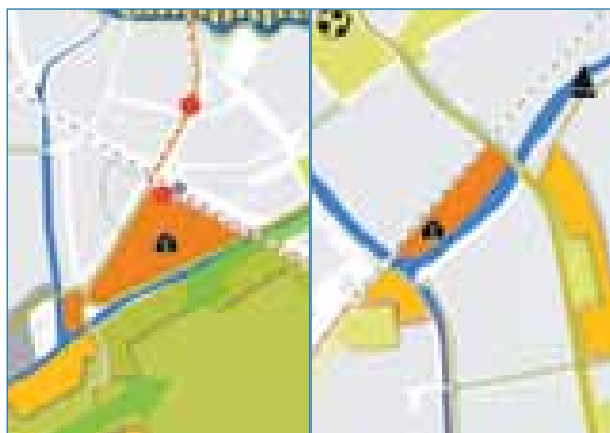
Het blijft een aparte opgave om voldoende studentenhuisvesting te realiseren. Een goed aanbod van betaalbare studentenhuisvesting is, naast kwalitatief hoogwaardig onderwijs en een aantrekkelijke stad doorslaggevend voor de keuze van een universiteit.

Als mogelijke locaties die in beeld zijn gebracht worden de ROC-locatie bij het station Lammenschans, de locatie Wernink en de Vrouwenweg/Europaweg aangewezen als zoeklocaties voor grootschalige projecten (ca. 2000 studenteneenheden) voor studentenhuisvesting. Gezien de ontwikkelingen die in het gebied van het Stationsplein worden voorzien, ligt het voor de hand om te onderzoeken of ook in dit gebied studentenhuisvesting mogelijk is.

Een universiteit die de ambitie heeft om zich ook internationaal beter op de kaart te zetten zal meer buitenlandse studenten en gastdocenten willen trekken. Om de relatief kort verblijvende docenten met hun gezinnen en studenten te huisvesten is weer een heel eigen opgave omdat het heel eigen eisen stelt aan de woningen.



Lammenschansweg



uitsnedes structuurvisiekaart: zoekgebieden studentenhuisvesting

Woonservicezone

De vergrijzing doet zich ook in Leiden voor, zij het iets later dan elders in Nederland. Door de samenloop met een andere belangrijke ontwikkeling, die van de extramuralisering, zal dat niet gepaard gaan met de bouw van grote complexen voor de doelgroep ouderen.

De bestaande intramurale capaciteit is in het algemeen voldoende om in de toekomst plaats te bieden aan hen die hierop zijn aangewezen (voor zwaardere zorg en verpleging). Een groeiend deel van de ouderen zal langer dan voorheen zelfstandig blijven wonen. De druk komt dus te liggen op kwaliteit en kwantiteit van de 'reguliere' woningvoorraad. Kernbegrip is hier het begrip 'levensloopbestendig': een eis die zowel aan de woning wordt gesteld (drempelloos, rollatoroorgankelijk, aanpassingen) als aan de woonomgeving (nabijheid van voorzieningen, winkels en openbaar vervoer, sociale veiligheid). Maar meer nog dan om 'de stenen' zal het bij het in stand houden van de zelfredzaamheid gaan om de menselijke factor. Er zal een groeiende vraag zijn naar menskracht, van professionals en vrijwilligers, voor het bieden van zorg aan huis en het anderszins bijstaan van de groeiende groep ouderen.

De bestaande maatschappelijke voorzieningen voor ouderen zullen moeten worden aangepast en uitgebreid. Zeven woonservicecentra zijn benoemd (Kopermolen, Stevenbloem, Luifelbaan, Wagnerplein, Kooiplein, Diamantlaan en zorgcentrum Roomburg), altijd in de nabijheid van een winkelcentrum, waarvan het maatschappelijke voorzieningenniveau uitgebreid zal worden.

Met steeds meer oudere ouderen neemt de vraag naar eerstelijnszorg door huisartsen, apotheken en wijkverpleging toe. De nabijheid van eerstelijnszorg is een criterium geweest voor de keuze voor de zes stimuleringsgebieden, waarin de aandacht voor dit type zorg gewaarborgd is. Daarnaast gaat het ook om het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving van de woningen. Concrete doelstellingen voor te bouwen levensloopbestendige woningen worden geformuleerd.



Merenwijk centrum

4.5 De leefomgeving

Bij de kenniseconomie hoort een hoogwaardige leefomgeving. Het is noodzakelijk dat er goede woningen, een inspirerend cultureel klimaat, uitstekende bereikbaarheid, een schone en veilige omgeving en goed (internationaal) onderwijs, goed opgeleid personeel en goede recreatiemogelijkheden aanwezig zijn. Het onderwijs, de opleidingsmogelijkheden, de werkgelegenheid en het wonen zijn hierboven behandeld, het verbeteren en versterken van de typische stadsfuncties als cultuur, het winkelaanbod en horeca worden in het Programma Binnenstad geadresseerd. De kwaliteit van de leefomgeving en de recreatiemogelijkheden worden hieronder uitgewerkt.

Inrichting en beheer

De inrichting en het beheer van de openbare ruimte spelen een grote rol op de wijze waarop de leefomgeving door de bewoners wordt ervaren. De openbare ruimte moet in elk geval, schoon, heel en veilig zijn. Dat vraagt om een goede inrichting en beheer. Maar de ambitie van de stad, zoals ook blijkt uit het Programma Binnenstad, vraagt om meer. Het is niet mogelijk om overal de maatstaven van het Programma Binnenstad te halen, maar dat hoeft ook niet. Bij het behoud van een goede basiskwaliteit zouden inspanningen gericht kunnen worden op beeldbepalende objecten en gebieden waardoor de totale indruk en beleving veel verbeterd. Hoe die goede basiskwaliteit eruit ziet en wat dan de beeldbepalende elementen zijn, moet nog nader worden uitgewerkt. Veel kan ook gewonnen worden door een goede afstemming tussen de ontwerpers en de beheerders van de openbare ruimte.

Groen

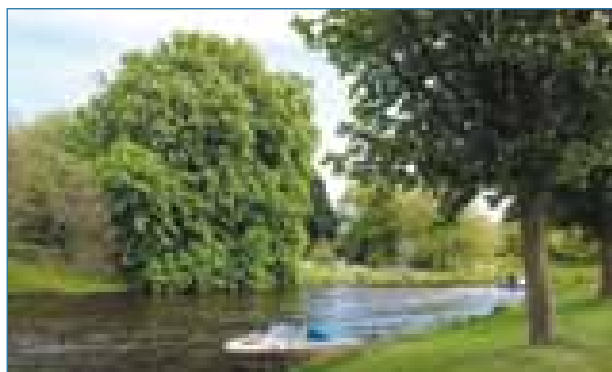
Groen is belangrijk voor de leefbaarheid van de stad. Daarom is het belangrijk dat er voldoende kwalitatief hoogwaardig en bereikbaar groen is. Uit onderzoek blijkt dat bewoners en bedrijven een groene omgeving waarderen. Hierdoor hebben huizen en bedrijfspanden in de nabijheid van aantrekkelijk groen een hogere economische waarde. Groen zorgt hierdoor ook voor een gezondere stad; minder ziekmeldingen, minder

stress, meer mogelijkheden om te sporten en recreëren, het vasthouden van fijn stof en CO2. Groen, en met name de grote volwassen bomen, wordt daarnaast als de oplossing gezien om de toekomstige gevolgen van klimaatverandering, zoals hevigere regenbuien en aanhoudende perioden van hitte, te ondervangen. Nieuwe toepassingen van groen in de stad, zoals verticaal groen en groene daken, zorgen er tevens voor dat ook in de toekomst de stadsnatuur een plek heeft in de stad. Hiermee draagt Leiden bij aan de instandhouding van de biodiversiteit.

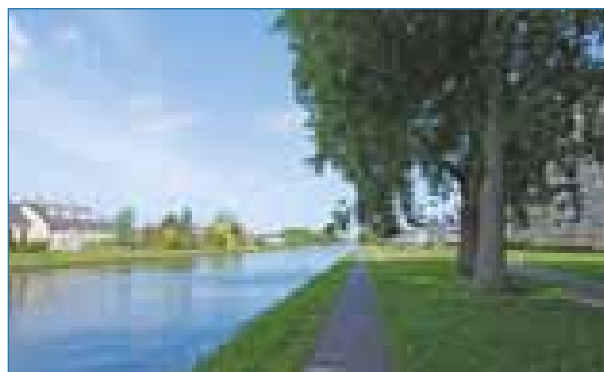
Een belangrijk groenproject ter ondersteuning van de hoogwaardige leefomgeving die bij een kennisstad hoort is het verder uitbouwen van de groene gordel langs de singel. Het voltooiën van dat project zou niet alleen een prachtige wandeling aan de stad toevoegen, maar ook de hoogwaardige verblijfs- en ontmoetingsplekken voor spel, picknicks en BBQ's waar het de stad nu aan ontbreekt. Een voorwaarde voor een goed gebruik van parken is wel dat er goed beheer en handhaving is zodat het gras zonder vrees voor honden- en kattenpoep gebruikt kan worden.

In de stad zelf wordt zoveel mogelijk geïnvesteerd in het ontwerpen, ontwikkelen en bereikbaar maken van hoogwaardigegroene verblijfsgebieden. Dat kan door een extra kwaliteitsslag te maken in de wijkparken, maar ook met pocketparksdiesamen met de verbindende routes het groene geraamte van de stad vormen. Een goede verbinding van de groene gebieden komt ook de stadsecologie ten goede.

In een dichtbebouwde stad is het voor de duurzaamheid belangrijk als het groen allure heeft, wat alleen kan door het goed te beheren en het voldoende massa te geven. Een oude boom waar zichtbaar goed voor gezorgd wordt, heeft meer uitstraling dan een jonge "knakboom". Het groen zou vanuit ieder deel van de stad lopend of met de fiets bereikbaar moeten zijn. Dat vraagt om goede parken in Zuidwest en het Morskwartier. In Roomburg ligt er de kans om een nieuw park met stedelijke allure aan de stad toe te voegen door de aanwezigheid van het oude Romeinse grensfort Matilo te benutten. Aan het programma van Matilo wordt ook de mogelijkheid voor open lucht manifestaties toegevoegd.



Witte Singel

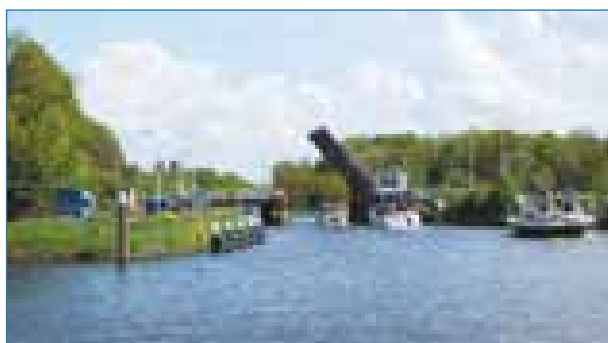


Trekvljet, Zuidwest

Uitgestrekte groengebieden hoeven niet noodzakelijkerwijs in Leiden te liggen. Een grote kwaliteit van de regio is dat de stedelijke agglomeratie omsloten wordt door goed bereikbare groenblauwe open landschappen. Leiden hecht dan ook veel waarde aan de ontwikkeling en versterking van groen en groene verbindingroutes in de regio. Dit door actieve inbreng in samenwerkingsverbanden zoals het Land van Wijk en Wouden, 'Samen voor groen', Duin, Horst en Weide, Masterplan Aaneenschakelen Landgoederen (MAL). Daarnaast werkt Leiden aan uitvoering van het BiodiversiteitActiePlan (BAP) voor stad en omgeving.

Aan de oostkant van de stad draagt Leiden daaraan bij door de verbindingzone tussen de Vlietlanden en de Kagerplassen in het kader van de Structuurvisie mogelijk te maken. Dat gebeurt door de Ringweg-oost groen uit te voeren en door in de Oostvlietpolder een groene ecologische zone te ontwikkelen die de Vlietlanden verbindt met het polderpark Cronesteyn. In het Noordwesten zou met Oegstgeest onderzocht kunnen worden of het mogelijk is om de veiligheid te verbeteren en het wegprofiel van de Rijnsburgerweg of de Oegstgeesterweg aan te passen. Dat zou ertoe kunnen leiden dat de Leidse Hout of beter verbonden kan worden met Poelgeest of met het gebied rond Endegeest. Dat zou tot een versterking en een verbetering van de groene zone in het noord-westen kunnen leiden.

Ook het omliggende landschap zal beter en veiliger bereikbaar worden door nieuwe of verbeterde groene en recreatieve fietsroutes van Leiden naar het omliggende groene hart, terwijl met nieuwe routes naar de kust ook de te bouwen wijk op het voormalige vliegveld Valkenburg goed en aantrekkelijk wordt ontsloten.



Lammebrug, Vliet

Water

Het water in Leiden wordt intensief gebruikt voor recreatie. Met goed weer is het een komen en gaan van bootjes die naar de stad komen, in de stad blijven, of het water van de Kaag of de Vlietlanden opzoeken. Door diverse verbeteringen in het watersysteem kunnen de toeristische mogelijkheden van Leiden verder worden uitgebouwd. Langs de "groen" uitgevoerde Ringweg-oost en langs de Rijn en

de Trekvlies is het water bereikbaar en beleefbaar. De wens is op termijn de dam van de energiecentrale bij de Maresingel te verwijderen waardoor het aantal mogelijke rondjes voor bootjes in en rond de stad toeneemt, bovendien zal er een nieuwe toeristische route ontstaan voor het verkeer via de trekvaart naar Warmond, Katwijk, Oegstgeest en de Kaag. De Oude Vest zou nog beter ontsloten kunnen worden voor de recreatieve vaart als ter verhoging van de levendigheid en aantrekkelijkheid de Lange Mare en Stille Mare in hun historische vorm als watergang hersteld zouden worden. Dat biedt kansen voor de leefomgeving van de wijken en de horeca aan de noordkant van de stad. Het water heeft in Nederland natuurlijk niet alleen een recreatieve of ecologische waarde (hoewel het in een dichtbebouwde waterstad als Leiden al snel de drager van de ecologische hoofdstructuur is). In samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland zal de regio zich verder voorbereiden op de verwachte buien die het gevolg zullen zijn van de klimaatveranderingen door het waterbergende vermogen van de regio te vergroten. In het stedelijke gebied zullen nieuwe watergangen worden gecreëerd, waterproblemen in bestaande wijken moeten worden aangepakt en water wordt als sturend element geïntroduceerd bij de planvorming rond nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Sport

Veel van de sportvoorzieningen, de velden, de zwembaden, de banen en de sporthallen van Leiden liggen in de stad en niet langs de randen van de bebouwde kom. De aanwezigheid van sportvoorzieningen en sportclubs in de buurt maakt dat kinderen gemakkelijker zelfstandig kunnen sporten. Ook wordt de jeugd, maar dat geldt ook de volwassenen, gemakkelijker verleid om te gaan sporten. Sport in de buurt is niet alleen leuk om te doen, maar is ook van groot belang voor de verbetering van de sociale cohesie en de integratie. Bovendien is sportbeoefening in toenemende mate belangrijk voor de volksgezondheid. Samenwerking met buurten en onderwijs, de koppeling met het gezondheidsbeleid, meer sport- en spelmogelijkheden in de openbare groene ruimte en verbetering en uitbreiding van de sportinfrastructuur zijn speerpunten voor het beleid voor de toekomst, net als het waarborgen van een goede spreiding van de voorzieningen over de verschillende wijken van de stad.



hoofdwaterstructuur en groenblauwe oostflank

4.6 Bereikbaarheid

Voor het onderdeel bereikbaarheid neemt de Structuurvisie de uitgangspunten van de Kadernota Bereikbaarheid over. Die wordt hieronder samengevat. De uitgangspunten voor de recreatieve fietsverbindingen zijn eerder onder het kopje groen in dit hoofdstuk aan de orde geweest.

Leiden is met de trein uitstekend bereikbaar. Leiden neemt dan ook deel aan het Stedenbaan-programma dat de stedelijke ontwikkeling beter wil afstemmen op de bereikbaarheid van knooppunten en stations. Het is een centraal beleidsconcept in het bestuurlijk platform Zuidvleugel dat zich richt op het beter benutten en versterken van de bestaande steden en bestaande infrastructuur van het hoofdtrainnet door: het treinproduct te verbeteren, de voor- en natransport te verbeteren en door het grondgebruik nabij de stations beter en intensiever te gebruiken. In eerste instantie neemt Leiden deel met de stations Leiden centraal en Leiden de Vink. Leiden Centraal Station is een pilotstation voor de stedenbaan.

Als na 2020 de verdere intensivering van het treinverkeer een feit wordt is Leiden aangetakt op een metroachtig vervoersysteem met een frequentie van 8 tot 16 treinen in de spits naar de openbaar vervoersnetwerken van de regio's Haaglanden en Rotterdam. Dit betekent een verdere verbetering van de bereikbaarheid van Leiden. Dit wordt nog interessanter als de treinen op alle belangrijke corridors in de Randstad na 2028 spoorboekloos gaan rijden met 6 intercity's en 6 sprinters per uur, waarmee eindelijk de langverwachte verbetering van de spoorverbinding Leiden-Utrecht in beeld komt. Het zal duidelijk zijn dat Leiden niet zo lang zal willen wachten.



Centraal station Leiden

Het openbaar vervoer wordt verder versterkt en uitgebreid door de RijnGouwelijn die het Groene Hart met de kust zal gaan verbinden. Op termijn wordt de hoogwaardige openbaar vervoerverbinding van de RijnGouwelijn verder uitgebouwd in de vorm van lightrail-aansluitingen richting Leiderdorp en richting Zoetermeer waar aansluiting wordt gezocht met het net van de Randstadrail. De ruimtelijke ontwikkelingen worden op het netwerk afgestemd. Rond de grote openbaar vervoer haltes, onder meer de Leidse Transferia, wordt bedrijvigheid in stedelijke dichtheden gerealiseerd¹⁵.



transferium A44



kaart tracé RijnGouwelijn

De bereikbaarheid voor het autoverkeer moet echter dringend verbeterd worden. Net als in andere delen van de Randstad slibben de autoverbindingen in de Holland Rijnland regio dicht. Bij de keuze van een vestigingsplek zijn voor de kennisintensieve bedrijven ook goede verbindingen een belangrijke voorwaarde. De regio investeert daarom de komende jaren fors in infrastructuur.

Om het doorgaand autoverkeer door de binnenstad terug te dringen is een ringweg nodig, niet al te ver van het centrum. Indien de ring te ver naar buiten wordt gesitueerd verliest ze haar functie om de binnenstad te ontlasten. Dit betekent dat een dergelijke binnenring per definitie door bestaande c.q. nieuwe stadswijken voert, hetgeen weer betekent dat de wegcapaciteit (in verband met geluidhinder, luchtkwaliteit etc.) in principe beperkt is.

Het uitgangspunt van de binnenring door stedelijke woonwijken is: 2 keer 1 rijbaan met een capaciteit van maximaal 15 - tot 20.000 voertuigen per etmaal. Sommige delen van deze stadsring, met name die delen die gecombineerd worden met de buitenring en/of die een verdeelfunctie hebben vanaf insteekpunten vanaf de buitenring, blijven op 2 keer 2 rijbanen gedimensioneerd. Vanaf de binnenring leidt een beperkt aantal radiale stadsstraten naar de binnenstad, daar waar parkeergarages zijn gesitueerd.

Omdat de capaciteit van de binnenring (overwegend) beperkt is tot maximaal 20.000 voertuigen per etmaal, zal het - conform recente verkeersprognoses voor het jaar 2020 - nodig zijn om de binnenring aan te vullen met een tweede ring. Deze zogenoemde buitenring verwerkt het verkeer aan de randen van de stad en ontlast daardoor de stadswijken rondom het centrum. De buitenring voert zo min mogelijk door stedelijk gebied en heeft daardoor in principe een grotere capaciteit: circa 40.000 auto's per etmaal. De knooppunten van buitenring, Hoogwaardige

Openbaar vervoerlijnen en de snelwegen A4 en A44 zijn de aangewezen plekken om transferia te realiseren. De buitenring dient middels een beperkt aantal radiale stadsstraten verbonden te zijn met de binnenring.

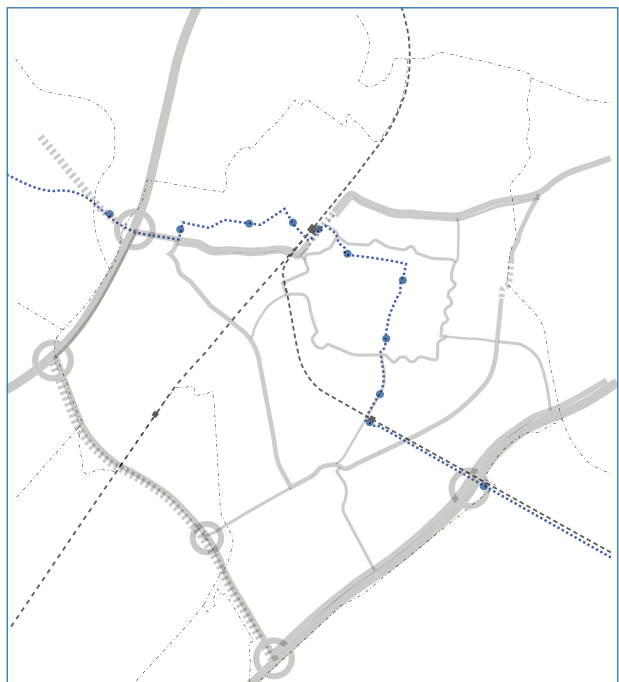
Idealiter zijn binnenring en buitenring gescheiden systemen. Dit is in werkelijkheid echter niet overal mogelijk. Op sommige plekken vallen binnen- en buitenring samen. Net zoals het mogelijk is dat - plaatselijk- buitenring en rijksweg (A4 of A44) samenvallen. De combinatie van binnenring en buitenring betekent een zeer hoge verkeersdruk, hetgeen in bestaand stedelijk gebied alleen kan worden opgelost met bijzondere ruimtelijke maatregelen (voorbeeld: Willem de Zwijgerlaan).

Om de aanleg van de RijnGouwelijn door de binnenstad mogelijk te maken wordt de aanleg van het alternatief voor de Hooigracht, de Ringweg-oost (het sluitstuk van de oostelijke buitenring) voortvarend ter hand genomen. Dit levert een uitbreiding van de bestaande infrastructuur op met een groene stadboulevard ter hoogte van de Waard en een tunnel onder het Rijn-Schiekanaal bij de Zijl.

Met de bouw van nieuwe woningen op het voormalige vliegveld Valkenburg, in Katwijk, Noordwijk en de Oude Rijnzone worden goede oost-west verbindingen in de regio nog belangrijker. Daarin wordt voorzien door de aanleg van de Rijnlandroute¹⁶. Voor Leiden is die oost-west verbinding het zuidelijke sluitstuk van de buitenring waarmee het doorgaand verkeer langs en niet meer door



schema ringstelsel GVV



tracé RijnGouwelijn en spoorlijnen door Leiden

16. Wat het optimale tracé voor de Rijnlandroute is, wordt onderzocht. Op de huidige Structuurvisiekaart staat het huidige voorkeustracé van de gemeente Leiden ingetekend. Mocht blijken dat het tracé anders loopt, dan wordt de kaart aangepast.

Leiden zal rijden. Dan wordt het vervolgens wel heel belangrijk voor de bereikbaarheid van Leiden om goed aangesloten te blijven op de grote verkeersaders de A4 en de A44. Hier zal onderzoek naar worden gedaan, onder meer voor de afwikkeling van het verkeer richting A44 via Oegstgeest.

Leiden kiest voor een volledige aansluiting op de Rijnlandroute ter hoogte van de Voorschoterweg. Als de volledige ontsluiting niet op één plek gerealiseerd kan worden, is het noodzakelijk dat Leiden door twee halve aansluitingen wordt ontsloten zodat de stad een goede verbinding heeft in oostelijke en westelijke richting met de grote snelwegen.

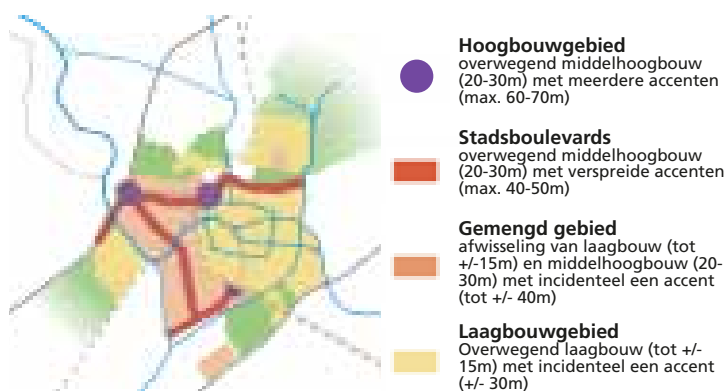
Het hoofdfietsnetwerk wordt geoptimaliseerd en zoveel mogelijk uitgevoerd in vrijliggende fietspaden. Waar dit hoofdfietsnetwerk hoofdroutes van het autoverkeer (de ringenstructuur) kruist wordt in principe een ongelijkvloerse kruising aangelegd. Veilige fietsroutes naar het basis- en voortgezet onderwijs blijven een punt van aandacht.

Voor een stad met weinig openbare ruimte vormt de oplossing voor het parkeren een uitdaging. De ambitie is om voldoende en kwalitatief hoogwaardige en goed bereikbare parkeerplaatsen te creëren aan de rand van de binnenstad. In overleg met externe partijen moeten afspraken worden gemaakt over het gecombineerde gebruik van hun parkeercapaciteit tijdens piektijden van bezoek aan de binnenstad in de avonden en het weekend.

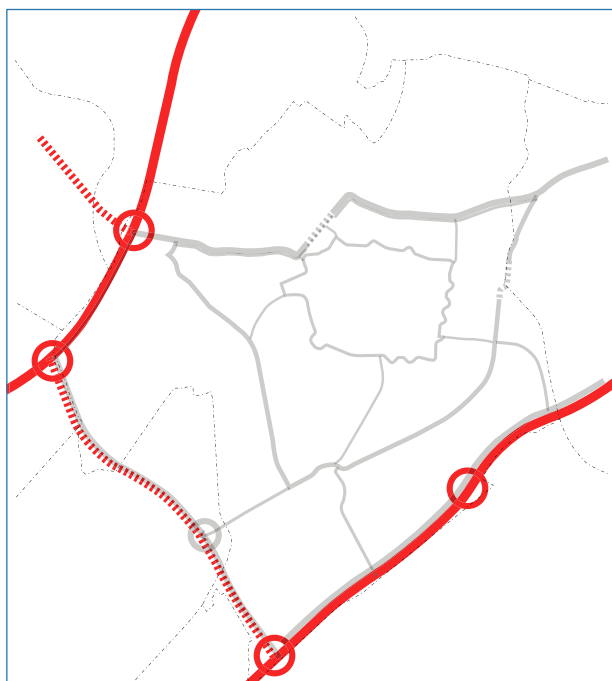
Hoogbouw

Voor hoogbouw geldt de Leidse hoogbouwvisie. De hoogbouwvisie maakt onderscheid tussen hoogbouwgebieden (hoogtes tot 70 meter toegestaan), stadsboulevards en gemengde gebieden (hoogtes tot 40 meter) en laagbouwgebieden (incidenteel tot 30 meter). De hoogbouwgebieden liggen rond het Centraal Station, bij de knoop-west en bij station Lammenschans (zie kaart).

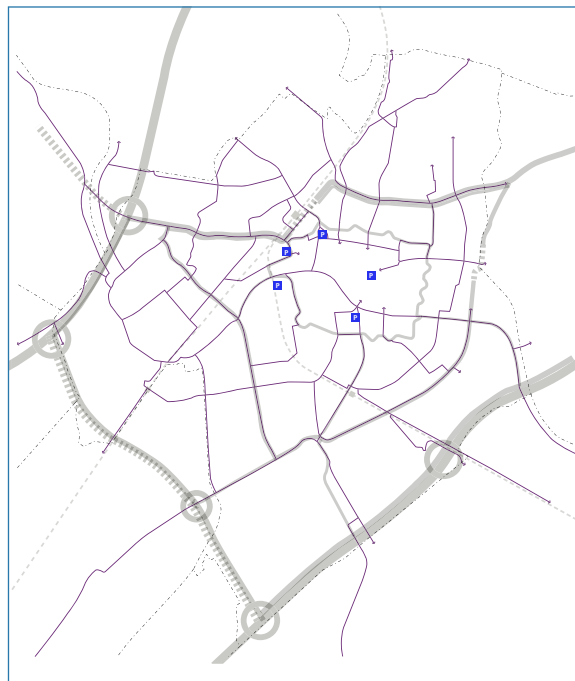
Voor bouwprojecten met hoogtes van meer dan 40 meter (in laagbouwgebieden en gemengde gebieden hoger dan 25 meter) is een hoogbouwtoets verplicht.



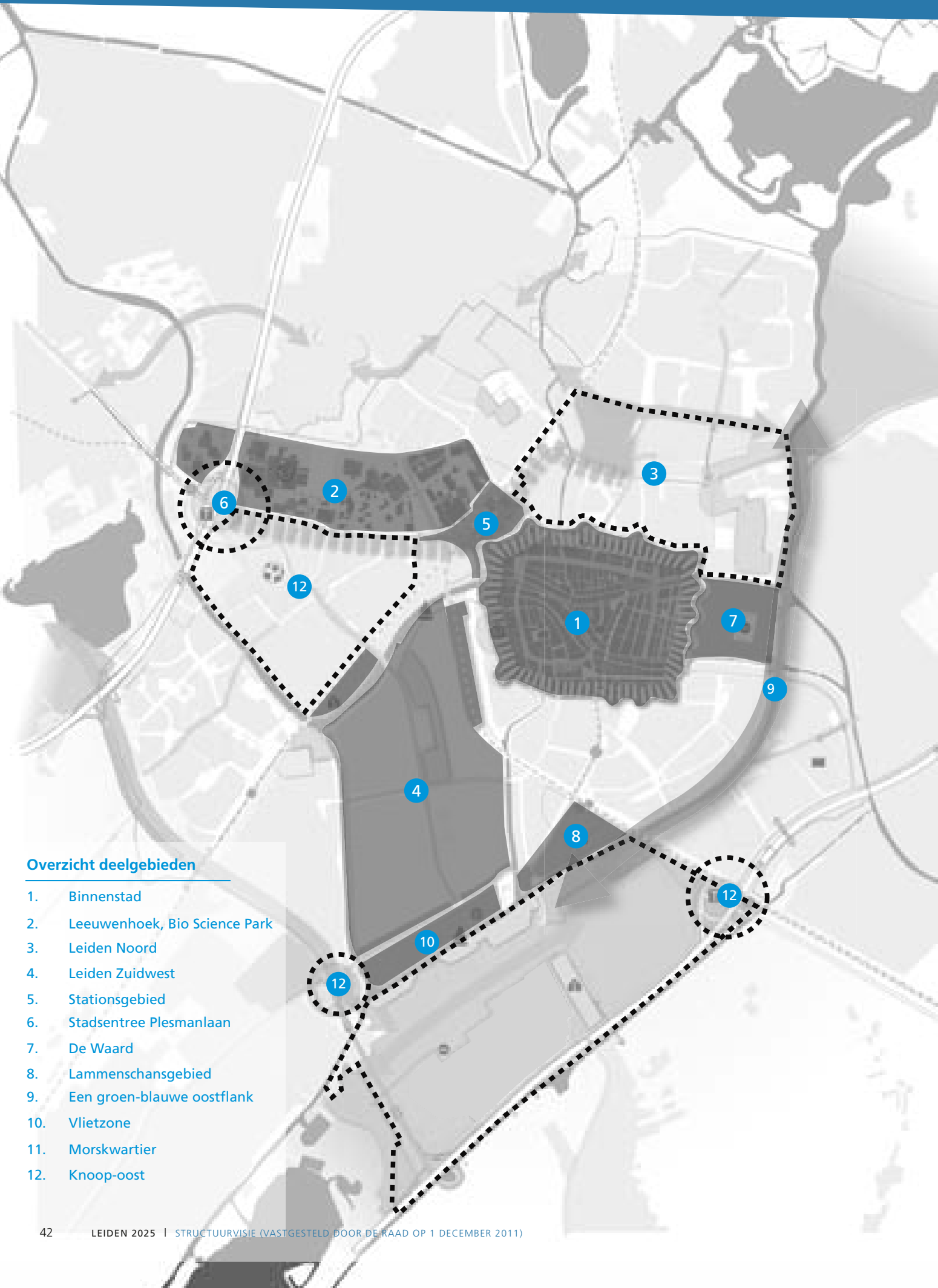
kaart uit Hoogbouwvisie



principekaartje Rijnlandroute



parkeervoorzieningen stedelijk niveau en gewenst hoofdfietsnetwerk



Overzicht deelgebieden

1. Binnenstad
2. Leeuwenhoek, Bio Science Park
3. Leiden Noord
4. Leiden Zuidwest
5. Stationsgebied
6. Stadsentree Plesmanlaan
7. De Waard
8. Lammenschansgebied
9. Een groen-blauwe oostflank
10. Vlietzone
11. Morskwartier
12. Knoop-oost

HOOFDSTUK 5

De Structuurvisie: de gebieden

De uitvoering van de Structuurvisie krijgt zijn vertaling in de stad. De hele stad is daarbij het podium voor een veelheid aan projecten, maar de uitvoering kan het meest effectief gericht worden op die plekken in de stad, waar de komende tijd veranderingen en dynamiek te verwachten zijn. Daarbij worden drie soorten gebieden onderscheiden:

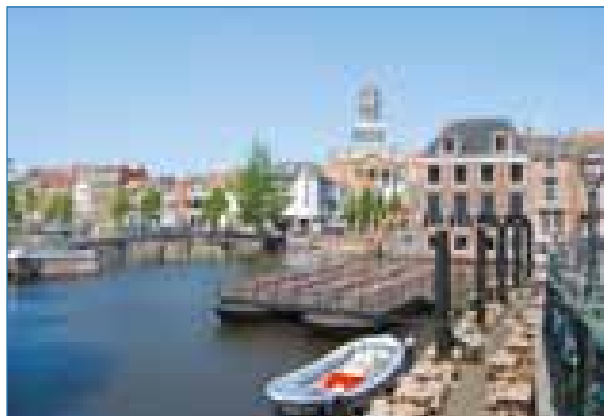
projectgebieden: wat er in de projectgebieden moet gaan gebeuren, is al vastgelegd in een gebiedsvisie en de projecten zijn al grotendeels gedefinieerd. Het komt nu aan op uitvoering. De gebieden zijn: Binnenstad, Bio Science Park, Leiden-Noord en Leiden Zuidwest.

uitwerkingsgebieden: hier worden de komende tien jaren veranderingen verwacht. Het is belangrijk om zo snel mogelijk een heldere visie voor deze gebieden te formuleren en die te vertalen naar concrete projecten. De uitwerkingsgebieden zijn: het Stationsgebied, De Waard, Oostvlietpolder, Stadsentree Plesmanlaan, de Lammenschans, Slaaghwijk en de Groen-Blauwe Oostflank.

Voor een aantal herstructureringsgebieden worden gebiedsvisie gemaakt door de corporaties. Dit zijn De Kooi, Tuinstadwijk, De Hoven/Prinsessenbuurt (De Sleutels), Zeeheldenbuurt, Slaaghwijk (Portaal) en Lammenschans (Ons Doel). Naar verwachting leiden deze gebiedsvisies niet tot grote structuurveranderingen, die op het niveau van de Structuurvisie van belang zijn. De uitzondering hierop vormt wellicht de Zeeheldenbuurt, die daarom in samenhang met gebiedsuitwerking De Waard moet worden bekeken.

aandachtsgebieden: hier worden belangrijke veranderingen pas op langere termijn voorzien. Het is nog niet noodzakelijk om acuut plannen voor deze gebieden te maken, maar het is wel zaak om er voor te zorgen dat gewenste toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk gemaakt worden. De aandachtsgebieden zijn: Vlietzone (na aansluiting op Rijnlandroute), Morskwartier (na knip in de Doctor Lelylaan) en de Knoop-oost.

Bij de genoemde projectgebieden en uitwerkingsgebieden, genoemd in deze Structuurvisie, zal er binnen de financiering een percentage gereserveerd dienen te worden voor de realisatie van bovenwijkse voorzieningen in Leiden¹⁷.



vb. projectgebied: Binnenstad



vb. uitwerkingsgebied: de Waard



vb. aandachtsgebied: Knoop-oost

17. Conform de Wet op de Ruimtelijke Ordening artikel 6.13 lid 6 en 7 en artikel 6.24 lid 1 sub a.



overzichtskaart projectgebieden Programma Binnenstad



Lammermarkt



Kaasmarkt



Garenmarkt

5.1 Projectgebieden

Het Programma Binnenstad

De status van het Programma Binnenstad

De historische binnenstad heeft in de Structuurvisie een eigen status. Die eigen status wordt verbeeld door een eigen kaart met een bijhorend eigen programma: het zogenaamde Programma Binnenstad

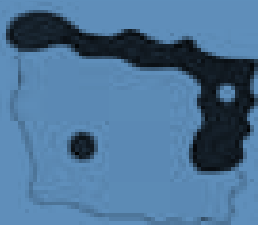
Het Programma Binnenstad

Een prachtige historische binnenstad kan door te toeristen trekken een belangrijke motor zijn voor de lokale economie, maar Leiden heeft meer ijzers in het vuur. In het Programma Binnenstad wordt uitgewerkt hoe de historische binnenstad een krachtige impuls kan krijgen zonder dat het ten koste gaat van het unieke karakter ervan. Omdat het programma te veel omvattend is om integraal op te nemen volgt hieronder een samenvatting van het plan.



Concept Programma Binnenstad

Het samenlopen van deze strategieën biedt het perspectief op een prachtig eindresultaat: Er ontstaat een mooi evenwicht tussen de historische binnenstad en de innoverende mogelijkheden aan de noord-oost rand. Om het te verbeelden: Yin en Yang zijn Chinese begrippen. Yin en Yang zijn de twee tegengestelde elementen van het universum. De stad toont zich in twee tegengestelde waarden: yin en yang, die in evenwicht met elkaar zijn en zo elkaar versterken en aanvullen om één dynamisch geheel te vormen. Yin is in dit geval de noordoostelijke rand met de Haven / Meelfabriek als bruisend veelzijdig cultureel centrum. En Yang staat voor de historische binnenstad met de Haarlemmerstraat–Donkersteeg en Aalmarkt als centrum van het kernwinkelgebied. Beide versterken elkaar en ontwikkelen Leiden in de komende periode.



De visie

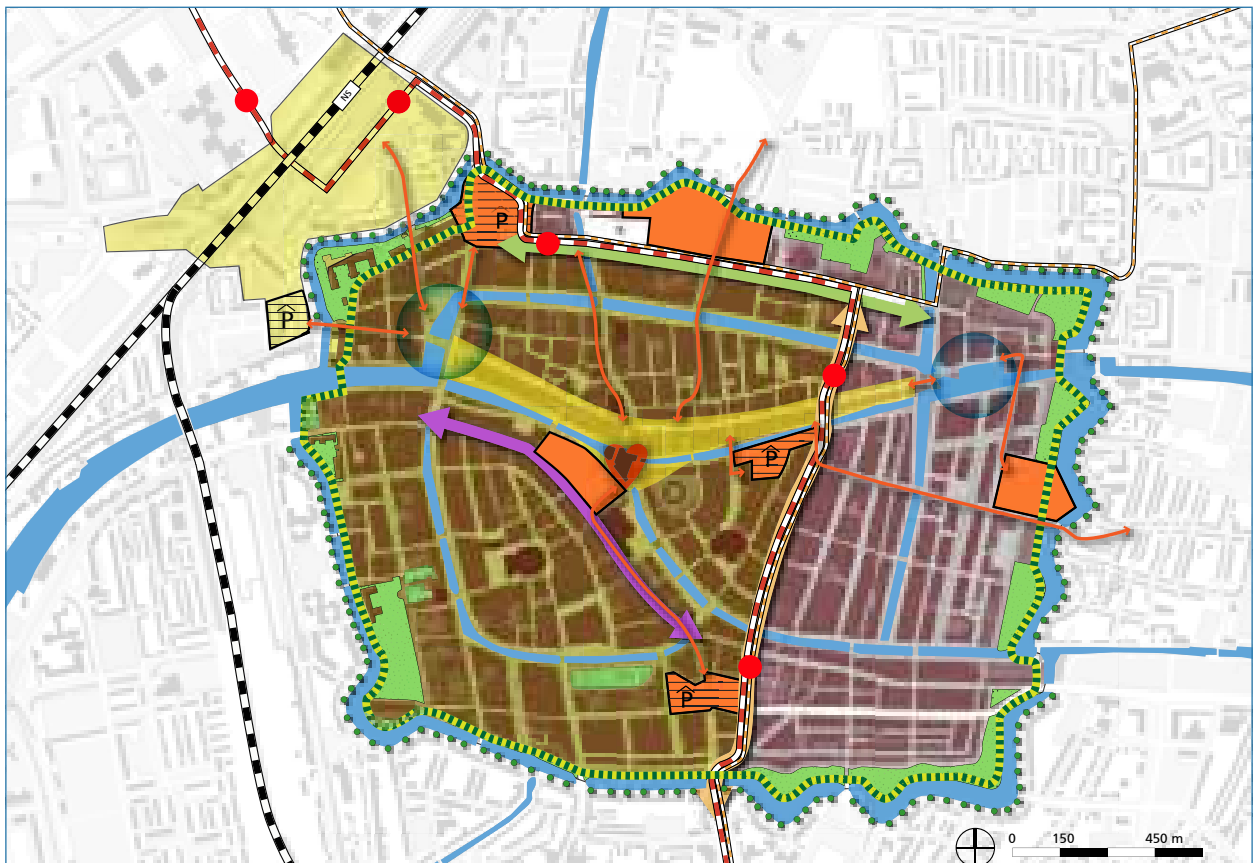
Een succesvolle stad zet volgens het Programma Binnenstad in op een dubbele strategie: aan de ene kant wordt zorgvuldig ingezet op behoud van het sterke. Dat wordt met een conserverende strategie nog sterker gemaakt. Aan de andere kant worden er kansrijke gebieden aangewezen die in samenhang met elkaar worden ontwikkeld: de innoverende strategie.




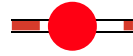













De conserverende strategie is in principe van toepassing op de hele binnenstad. Het historische karakter moet beter benut en uitgebuit worden en dat vraagt een gerichte inzet en gezamenlijk optreden van alle partijen die bij de binnenstad zijn betrokken. Maar: er is ook een innoverende strategie die geprojecteerd wordt op de noordoostelijke rand van de stad, waar door de samenloop van een groot aantal projecten de kans voor het grijpen ligt om een heel gebied te veranderen in een nieuwe creatieve, culturele en bruisende wijk voor wonen, werken, leren en recreëren¹⁸. Een belangrijk verbindend element voor dit gebied is de ontwikkeling van de stadsparken langs de Singel, waarbij de herontwikkeling van de Meelfabriek als een katalysator voor allerlei nieuwe ontwikkelingen functioneert.

Al de adviezen, afgestemd op de Leidse binnenstad, inclusief de noordoostelijke singelrand, zijn vertaald in de visie op de ontwikkeling van de binnenstad Leiden. De kern van deze visie bestaat uit:

1. het gebied Haarlemmerstraat – Donkersteeg – Hoogstraat – Aalmarkt vormt het economische hart van de binnenstad;
2. de bereikbaarheid van dit stadshart is goed geregeld via de hoofdbronpunten centraal Station, Morspoort en Garenmarkt; en via de ondersteunende bronpunten Kaasmarkt en Lammermarkt.
3. aantrekkelijke wandelroutes verbinden de bronpunten met het economisch hart van de binnenstad;
4. de Beestenmarkt en de Haven zijn aantrekkelijke verblijfgebieden (horeca) en vormen de scharnierpunten tussen het economische hart en bronpunten (Beestenmarkt) en andere centra zoals het Meelfabriekcomplex (Haven);
5. de eigen functie en signatuur van verschillende delen van de binnenstad zijn versterkt (historische / academische cultuur in de Pieterswijk, stedelijke cultuur in het cultuurkwartier, moderne creatieve cultuur aan de noordoostelijke singelrand en hoge kwaliteit wonen in diverse gebieden).
6. de binnenstad is omsloten door de verbinding van alle openbare ruimtes (parken e.d.) aan de binnenzijde van de singels (doorgaande singelwandeling).

18. Deze gedachte is overgenomen in de paragraaf over de creatieve economie in het vorige hoofdstuk.



- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | stationsgebied |  | spoorlijn met station |
|  | projectgebied |  | HOV RijnGouwelijn met halte voor ontwikkelingmogelijkheden |
|  | bronzpunten met een gebouwde parkeervoorziening |  | HOV buslijn |
|  | autoluw gebied |  | wandeleroute 'rondje singels' |
|  | groene voorzieningen (park /bomenlaan) t.b.v. versterking 'groene gordel' rondom hist. binnenstad |  | groene as Lange gracht |
|  | hoofdwaterstructuur |  | kwaliteitwinkelgebied Breestraat |
|  | A1 kernwinkelgebied |  | as Hooigracht |
|  | hart historische binnenstad |  | versterken ruimtelijke relatie met kernwinkelgebied |
|  | horecavoorzieningen met havenaanlegplaats | | |

In de visie voor de binnenstad gelden de volgende uitgangspunten:

Kernwinkelgebied

- Het A1 kernwinkelgebied¹⁹ concentreert zich op de Haarlemmerstraat, de kruising met de Mare, de verbinding met de V&D via de Donkersteeg en Hoogstraat. Uitbreiding van dit gebied wordt gerealiseerd met de ontwikkeling van de Aalmarkt.
- De Breestraat wordt een kwaliteitwinkelgebied.
- Het zwerfmilieu in de kleine straten en stegen rond het kernwinkelgebied, tussen de Breestraat en de Haarlemmerstraat en tussen de Pieterswijk en de Breestraat blijft behouden en wordt bij voorkeur versterkt.
- Om bezoekers naar dit kernwinkelgebied te brengen, moeten goed bereikbare bronpunten worden gecreëerd aan de rand van de binnenstad (parkeren en openbaar vervoer en aanvullende retailvoorzieningen). Het verschil tussen hoofdbronpunten en ondersteunende bronpunten is de schaal: bij de hoofdbronpunten moeten parkeervoorzieningen van zo'n 1000 plaatsen gerealiseerd worden. De hoofdbronpunten zijn het Centraal Station, de parkeervoorzieningen op de Morspoort en op de Garenmarkt. Ondersteunende bronpunten zijn de Kaasmarkt en de Lammermarkt.



Haarlemmerstraat

Stationsgebied

- Leiden Centraal Station profiteert optimaal van het feit dat het een Stedenbaanstation is. Bijna heel het Programma Binnenstad valt onder de invloedssfeer van het Stedenbaanprogramma. Als pilotstation voldoet Leiden Centraal Station aan alle doelstellingen, met treinen in hoge frequentie, een goed voor- en natransportsysteem en een beter en intensiever grondgebruik in het stationsgebied.

- Het Stationsgebied wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied met vele functies in een mooie, nieuwe architectuur (hotel, bioscoop, discotheek, horeca, Visitor Centre). De overstapfunctie tussen trein, tram, bus, taxi, fiets, auto en wandelen is goed en aantrekkelijk ingericht. Het station zelf biedt retail en ontspanning voor de treinreiziger en andere publieksgroepen.

Bereikbaarheid

- Het autogebruik is beperkt. Het doorgaande verkeer wordt buiten de binnenstad om gerouteerd. Alleen bezoekers met bestemming binnenstad vinden hun weg en een parkeerplaats in de binnenstad.
- Dynamische route- en parkeer informatie moet beschikbaar zijn.
- Voor bezoekers die met de fiets komen, moeten er toegankelijke fietsstallingen bij de bestemming zijn en op diverse plaatsen klemmen in straten en stegen.
- De routes van de bronpunten naar het hart van de stad moeten kort en aantrekkelijk zijn, hiervoor is een kwaliteitsslag nodig in de openbare ruimte, maar ook in de functies die erlangs liggen. De bestemming moet herkenbaar zijn op het bronpunt en op de route.

Kwaliteit openbare ruimte

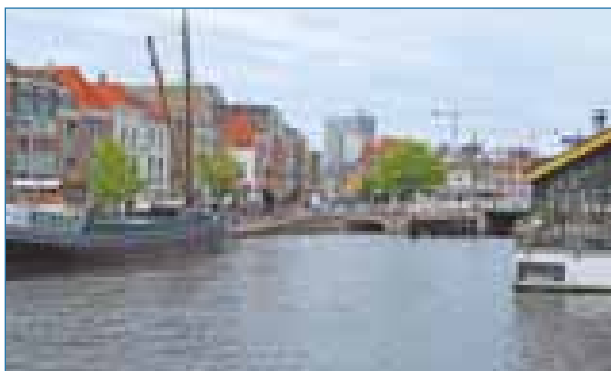
- De entree van de stad vanaf het stations wordt verbeterd: de openbare ruimte biedt een minder rommelig aanzien, er komt grab&go retail voor de flinke stroom passanten en de kwaliteituitstraling van de overgang vanaf de Stationsweg tot in de Steenstraat wordt sterk verbeterd.
- De scharniergebieden op de wandelroutes vanaf de bronpunten moeten ruimte tot ontspanning bieden en een kwaliteit uitstraling hebben. De Beestenmarkt is een belangrijke schakel in de stad, omdat daar de loopstromen uit het station en de Morspoortgarage samenkomen. Het aantrekkelijk verblijfsgebied wordt mede gevormd door het samenbrengen van terrassen en watertoerisme.



entree Binnenstad

19. In een A1 winkelgebied komen de grootste groepen winkelende mensen. Daar zitten vooral de landelijke merken en ketens. Deze kunnen ook de hoogste huren betalen. A1 is dus een maat voor aantal, niet voor de aanduiding van een 'kwaliteitwinkel'. Juist de speciaal- en kwaliteitwinkels zoeken locaties met lagere huren buiten het A1 gebied, in het zwerfmilieu, maar wel in de nabijheid van het A1 gebied.

- Ditzelfde geldt op een kleinere schaal voor de Haven in de Ververbuurt. Dit vormt de schakel tussen de ontwikkelingen in de Meelfabriek en de Haarlemmerstraat. Ontwikkelingen in de horeca en het watertoerisme moeten ook hier bij elkaar komen. In de 'Jonkpaden' trekt een up-market restaurant publiek van in en buiten Leiden. De Haven gaat kwaliteit uitstralen door de nieuwe galeriën, designshops en terrassen die daar een plek zullen vinden.
- De verblijfskwaliteit van het gebied van het cultuurcluster bij de Oude Vest en de Oude Singel wordt verbeterd. Niet alleen is het de plek waar voorstellingen worden bezocht het is ook de plek om elkaar voor en na een voorstelling te ontmoeten. Dat kan in de horeca die daarop is afgestemd, maar ook in de openbare ruimte die ingericht wordt om te functioneren als een ontmoetingsplek en verblijfsruimte.
- De Lammermarkt en de Beestenmarkt vormen de locatie voor grootschaliger evenementen. De Lammermarkt krijgt een groene uitstraling (denk aan het Museumplein in Amsterdam) en de Beestenmarkt is een plein.



Kort Galgewater met uitzicht op Beestenmarkt

Historische cultuur

- Delen van de binnenstad hebben en houden een eigen signatuur: historische / academische cultuur in de Pieterswijk, stedelijke cultuur in het cultuurkwartier, moderne creatieve cultuur aan de noordoostelijke singelrand en hoge kwaliteit wonen in diverse gebieden).
- Deze delen van de binnenstad met eigen signatuur vormen het decor voor specifiek daarbij passende evenementen.
- Er ontstaat een sterke en bruisende cultuurclustering bij de Oude Vest en Oude Singel – de Schouburg, het Scheltema, de Lakenhal, Muziekcentrum de Nobel en de Marekerk met de ruime programmering en diverse faciliteiten. Deze cultuurclustering vormt ook de verbinding met de noordoostelijke singelrand.

- De delen van de binnenstad die niet 'economisch' ontwikkeld worden, blijven bewust rustiger woongebieden (diverse gebieden). Kwaliteitsverbetering is in sommige delen noodzakelijk. Ruimte wordt geboden voor Topmilieu wonen.

Noordoostelijke singelrand

- Wonen voor verschillende publieksgroepen wordt mogelijk in de noordoostelijke singelrand.
- Er zijn horecaconcentratie gebieden met een verschillend, bij de locatie / het gebied passend karakter en publieksgroep.
- Nieuwe betekenis voor de assen van de RijnGouwelijn route: Hooigracht en Langegracht. Aan de nieuwe groene Langegracht kunnen publieke en culturele functies komen en de Hooigracht wordt aantrekkelijker door het doorgaand verkeer eruit te halen.



Meelfabriek

- Ontwikkeling van de Meelfabriek als multifunctioneel nieuw centrum met vele functies: creatieve bedrijvigheid, onderwijs, wonen, designhotel, kunst & cultuur, sport & wellness, detailhandel, horeca en parkeren.
- Een extra haven is bij de Meelfabriek gekomen en er is een onafgebroken doorvaart over de singels mogelijk. Op de gehele route zijn nieuwe afmeerlocaties.
- Aan de noordoostelijke singelrand zijn oude industriële complexen herontwikkeld als culturele centra en ruimten voor creatief ondernemerschap. Zo biedt de Nieuwe Energie ruimte aan creatieve bedrijvigheid: "nieuwe economie in oude gebouwen". In het 50KV station wordt kunst gemaakt en getoond.
- De verschillende locaties op deze singelrand zijn onderling verbonden door groene, op beleving van cultuur gerichte parken. Deze hebben elk een eigen thema gekregen. Nieuwe bruggen verbinden de verschillende wateroevers aan elkaar. Nieuwe architectuur toont zich in alle (her) ontwikkelingen. Een aaneengeregen wandel-, fiets- en skatepromenade verbindt alle elementen. Beleving staat centraal en levert een diversiteit aan aantrekkelijke indrukken op.

Uit de visie volgen achttien concrete ontwikkellocaties. Deze zijn opgenomen in het Programma Ruimtelijke Investerings Leiden.

Bio Science Park

Leiden Bio Science Park is één van de speerpunten voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. De ambitie is om er voor te zorgen dat het Bio Science Park Leiden meedoet in de wereldtop van lifescience parken en voor veel nieuwe hoogwaardige directe en indirecte werkgelegenheid zorgt. Het huidige Bio Science Park, ontwikkeld vanaf 1984, behoort al tot de top 5 van Europa. Er is een samenhangend cluster ontstaan van life science bedrijven en onderzoeks- en opleidingsinstellingen zoals het LUMC, de Universiteit Leiden, de Hogeschool, TNO en het nog te realiseren Nederlands Centrum voor Biodiversiteit.

Om de ambitie waar te maken zal fors moeten worden geïnvesteerd in het gebied, zodat groeimogelijkheden, bereikbaarheid en kwaliteit worden gewaarborgd. Omdat het grootste deel van de grond eigendom is van de Universiteit Leiden, zal dat gebeuren in nauwe samenwerking tussen gemeente, Universiteit en de bestaande bedrijven en instellingen.

Om met andere science-parken te kunnen blijven concurreren die altijd over meer ruimte beschikken dan het compacte Leidse Bio Science Park is een goede ruimtelijke kwaliteit nodig.

Door herstructurering van universitaire gronden en infrastructuur ontstaat ruimte voor circa 200.000 m² nieuwe Life Science bedrijvigheid en 170.000 m² wonen en stedelijke voorzieningen. Conform de Hoogbouwvisie kent het gebied 2 hoogbouwaccenten.

Belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het Bio Science Park is dat het gebied een integraal onderdeel wordt van de stad, een gebied waar voor de Leidenaar iets te beleven is, ook op tijden dat er niet gewerkt wordt. Het gebied moet betere aansluitingen krijgen richting station en Binnenstad en omliggende woongebieden. De komst van de RijnGouwe lijn zal daar zeker aan bijdragen. Ook is het wenselijk dat een verdere menging en verdichting van functies in het gebied wordt gerealiseerd.



LUMC

Gedacht wordt aan sportvoorzieningen, aantrekkelijke groene en sociaal veilige verbindingen voor wandelaars en fietsers, horeca, een hotel/ congrescentrum en woningen. Een menging met wonen is echter niet eenvoudig, aangezien er een veilige afstand moet zijn tussen life science bedrijvigheid en de woonfunctie. Toch is het mogelijk om op enkele plaatsen in het gebied, met name aan de randen, woningbouw toe te voegen. Daarnaast krijgt de Universiteit ruimte om haar beta-custer verder uit te bouwen en te concentreren.

Om meer samenhang en kwaliteit in het gebied te brengen en om het gebied een meer publiek karakter te geven is de inrichting van de openbare ruimte cruciaal. Als beeldmerk voor het Bio Science Park is gekozen voor de "Hollandse Campus", waarin het landschap leidend is. Een structuur van poldersloten en bijbehorende bomen (wilg, abeel, els) bepaalt het beeld. De gebouwen staan ingepast in het landschap met de gevels georiënteerd op de straat. Parkeren wordt onder of aan de achterzijde van de gebouwen opgelost. De RijnGouwelijn loopt als een hartlijn door het gebied.

Dwars door Leiden Bio Science Park lopen twee belangrijke groene dooraderingen met elk een eigen karakteristiek: in de westelijke dooradering, die aansluit op het landgoed Endegeest, zijn de sportvelden gepland als een buffer tussen het universiteitsterrein en de bedrijven. Het sportterrein moet een grotendeels openbaar karakter krijgen. De dooradering loopt door in een groen plein langs de Plesmanlaan, met een halte voor de Rijn-Gouwe Lijn en een goede langzaam verkeerverbinding richting Morskwartier. De oostelijke dooradering heeft een meer parkachtig karakter en is onderdeel van een groene verbindingszone tussen Leidse Hout, Bos van Bosman en het Morskwartier. Dit park heeft ook een belangrijke functie voor de gebruikers van de aanliggende bebouwing (Hogeschool, bedrijven, (studenten)woningen, Naturalis en LUMC).

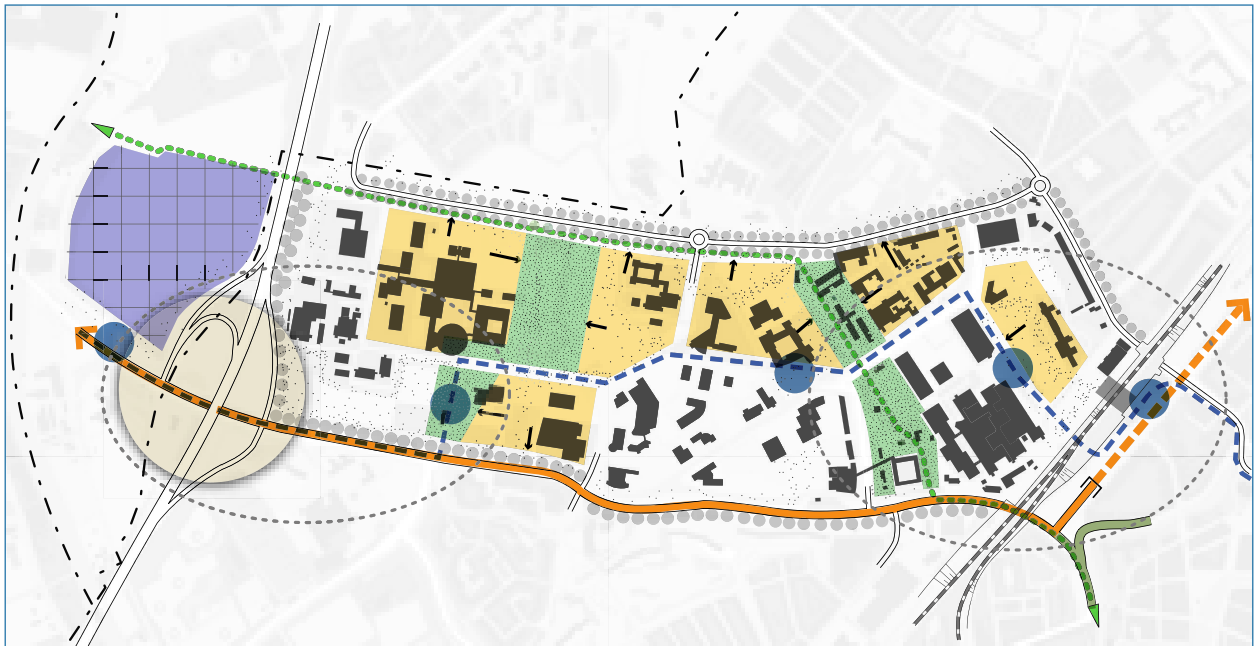


Park bij Pesthuis

De Wassenaarseweg is een belangrijke schakel in de langzaamverkeersverbinding tussen de Binnenstad en de nieuwbouwwijk Valkenburg richting zee. Ook kan de Wassenaarseweg een belangrijke rol spelen in de fysieke en structurele relatie tussen het Bio Science Park en Nieuw Rhijngeest Zuid. De belangrijkste ontsluitingsroutes voor het autoverkeer liggen aan de zijde van de Plesmanlaan: Darwinweg, Einsteinweg en Ehrenfestweg. Om de bereikbaarheid van het gebied op de langere termijn te garanderen is een oplossing nodig voor het knooppunt Haagse Schouwweg/Plesmanlaan/Ehrenfestweg. De gemeente wil hier met een ongelijkvloerse kruising een oplossing realiseren. Regionale investeringen in de bereikbaarheid, zoals aanleg van de RijnGouwelijn en de Rijnlandroute zijn cruciaal om het Bio Science Park bereikbaar te houden.



vrijliggend fietspad Wassenaarseweg



gebiedsvisie Leeuwenhoek

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | gemeentegrens | | nieuw te ontwikkelen verkeersentree Leiden |
| | buitenring (gedeeltelijk binnenring) | | tracé RGL met halte |
| | indicatieve aansluiting binnenring | | oriëntatie bebouwing |
| | centrumring | | transferium met kantoorgebouw |
| | nieuw langzaamverkeersroute | | mogelijk hoogteaccent |
| | te herstructureren bestaand gemengd stedelijk milieu | | |
| | uitbreidingsgebied Bio-Science Park | | |
| | open groenstructuur | | |

Leiden Noord

De basis voor het wijkontwikkelingsplan Leiden Noord is al in 1999 door de gemeenteraad vastgesteld. Leidraad bij de verdere uitwerking was de Ruimtelijke Visie (De verbeelding van Leiden Noord), die in 2003 is vastgesteld. Belangrijk uitgangspunt was bouwen voor de buurt en het verminderen van de barrièrewerking van de Willem de Zwijgerlaan. Het wijkontwikkelingsplan is inmiddels

volop in uitvoering, de opgaven voor de toekomst liggen met name nog langs de Willem de Zwijgerlaan (de Hoven en de Tuin van Noord), Kooiplein en de Oude Kooi.

De Tuin van Noord moet het centrale park worden van Leiden Noord, maar door betere ontsluitingen en goede doorgaande verbindingen wordt het ook bereikbaar voor de bewoners van de Merenwijk.



gebiedsvisie Leiden Noord

-  gemeentegrens
-  buitenring / binnenring
-  nieuwe langzaamverkeersroute
-  nieuw te ontwikkelen woongebied
-  nieuw te ontwikkelen gemengd stedelijk milieu
-  verdichting kantorenslinger
-  nieuwe wijkparkvoorziening
-  versterken / verbeteren groene verbinding
-  woonservicezone



Willem de Zwijgerlaan

Leiden Zuidwest

De Gebiedsvisie Leiden Zuidwest is door de gemeenteraad vastgesteld in juni 2009. De crux van de visie Zuidwest is dat dit stadsdeel een mozaiek aan gebiedjes is aaneengeregen door een aantal sterke openbare ruimte lijnen. Binnen dit stedelijke mozaiek is maatwerk vereist; op sommige plekken kan de bebouwing verbeterd worden, op andere plekken de relatie met de openbare ruimte. De grotere ontwikkelingskansen in dit gebied liggen langs de 'grote' lijnen, de Churchilllaan en de Korte Vliet. Als de Rijnlandroute niet door Zuidwest zal lopen is wellicht downgrading van de Churchilllaan mogelijk. Langs de Churchilllaan kan dan verdere verdichting plaatsvinden, waarbij ook bebouwing zich meer richt op de weg.

Uit de visie zijn een aantal projecten voortgekomen, die inmiddels in uitvoering zijn: op de plek van ROC Ter Haarkade komen woningen en een moskee, aansluitend op de noordelijke sportvelden worden de sportvelden geoptimaliseerd in combinatie met woningbouw. Renovatie van woningbouw vindt plaats in het noordelijk deel van het Haagwegkwartier, waar Portaal en de Sleutels van Zijl en Vliet bezit hebben.

Een cluster van voorzieningen wordt geconcentreerd op de kruising van Churchilllaan en Vijf Meilaan: Sportstad. Hier krijgen o.a. een vernieuwde Vijf Meihal en zwembad hun plek.

Langs de Korte Vliet zijn een aantal schoolcomplexen die verdwijnen. De vrijkomende ruimte kan worden gebruikt voor wonen aan het water en voor versterking van de openbare ruimte langs de Korte Vliet.



gebiedsvisie Zuid-West



noordrand Zuidwest

-  gemeentegrens
-  inprikkers ringstelsel / binnenring
-  nieuw te ontwikkelen woongebied
-  nieuw te ontwikkelen gemengd stedelijk milieu
-  gebiedsvisie t.b.v. nieuwe ontwikkeling
-  versterken bestaande groenstructuur
-  nieuwe wijkparkvoorziening
-  versterken / verbeteren groene verbinding
-  versterken relatie water
-  aanlegvoorziening passantenhaven
-  Sportstad
-  woonservicezone
-  studentenhuisvesting

5.2 Uitwerkingsgebieden

Stationsgebied

Het stationsgebied staat al jaren centraal in de plannen om de belangrijkste entree naar de stad te verbeteren. Momenteel wordt er gewerkt aan de uitvoering van het Leiden Centraal Project. Dit plan dateert uit de jaren negentig en is grotendeels uitgevoerd, met als belangrijkste onderdeel de overkluizing van de Schipholweg, waardoor een barrièrevrije route naar de binnenstad ontstond. Nu is er grote behoefte aan een nieuwe visie op het gebied. Spil daarbij is het vijfde station van Nederland en één van de belangrijkste toegangen tot de stad. Zeker nu ook de RijnGouwelijn hier een halte krijgt.

De kwaliteit van de stadsentree is momenteel onvoldoende. Waar het Stationsplein het visitekaartje zou moeten zijn voor de stad, is het tegendeel het geval. In 2007 werd het Stationsplein nog verkozen tot leukste plek van Leiden. Er is een impuls nodig voor de architectuur van de bebouwing aan het Stationsplein. De binnenterreinen van de bouwblokken aan de Stationsweg worden nu alleen voor parkeren gebruikt. In het gebied mogen hoogteaccenten worden gelegd²⁰.

Diverse partijen, waaronder de NS, zijn geïnteresseerd om te investeren in het stationsgebied. Dit biedt kansen om met het stationsgebied een kwaliteitsslag te maken.

De opgave voor het stationsgebied kent drie speerpunten:

1. inrichting openbare ruimte;
2. nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden (buiten het huidige bestemmingplan);
3. integratie van bestaande en nieuwe bebouwing.

De opgave voor het stationsgebied is om het Stationsplein tot een aantrekkelijk plein te transformeren en het gebied veel meer een stedelijk brandpunt te maken

door het toevoegen van functies. Het gebied moet een aantrekkelijke entree worden van de binnenstad.

Rond het Stationsplein (op de Trafo-locatie en het busstation) is het wenselijk programmatisch functies toe te voegen waarvoor in de binnenstad geen ruimte meer is, zoals bijvoorbeeld een grootschalige bioscoop of een conferentiecentrum.

De binnengebieden van de bestaande bouwblokken kunnen meer toegankelijk en bruikbaar gemaakt worden; hier kan juist meer kleinschalig programma worden toegevoegd om meer stedelijkheid te creëren.

De stationsweg zou een rode loper naar de binnenstad moeten worden, waarbij de voetganger en de fietser meer ruimte krijgen met als positief effect dat het busverkeer afneemt. Verder moet de wens om een interessant verblijfsgebied te maken, gecombineerd worden met een goede afwikkeling van alle verkeersstromen van en naar het station, zoals (routes naar) de halte van de RijnGouwelijn, fietsenstallingen, taxistandplaats, busstation en kiss&ride.



stationsplein, zijde binnenstad



stationsgebied, zijde Leeuwenhoek

Een andere belangrijke route in het gebied loopt meer zuidelijk, van Naturalis richting de Morspoort. Langs deze route vindt een aantal belangrijke ontwikkelingen plaats: Realisatie van de Morspoortgarage, de herbestemming van het Belastinggebouw, de komst van het Nederlands Centrum voor Biodiversiteit en de aanleg van een stadspark bij het Pesthuis. Ook hier is het van belang om de kwaliteit van deze route te verbeteren, met name door de barrièrewerking van de sporen en de Plesmanlaan te verminderen.

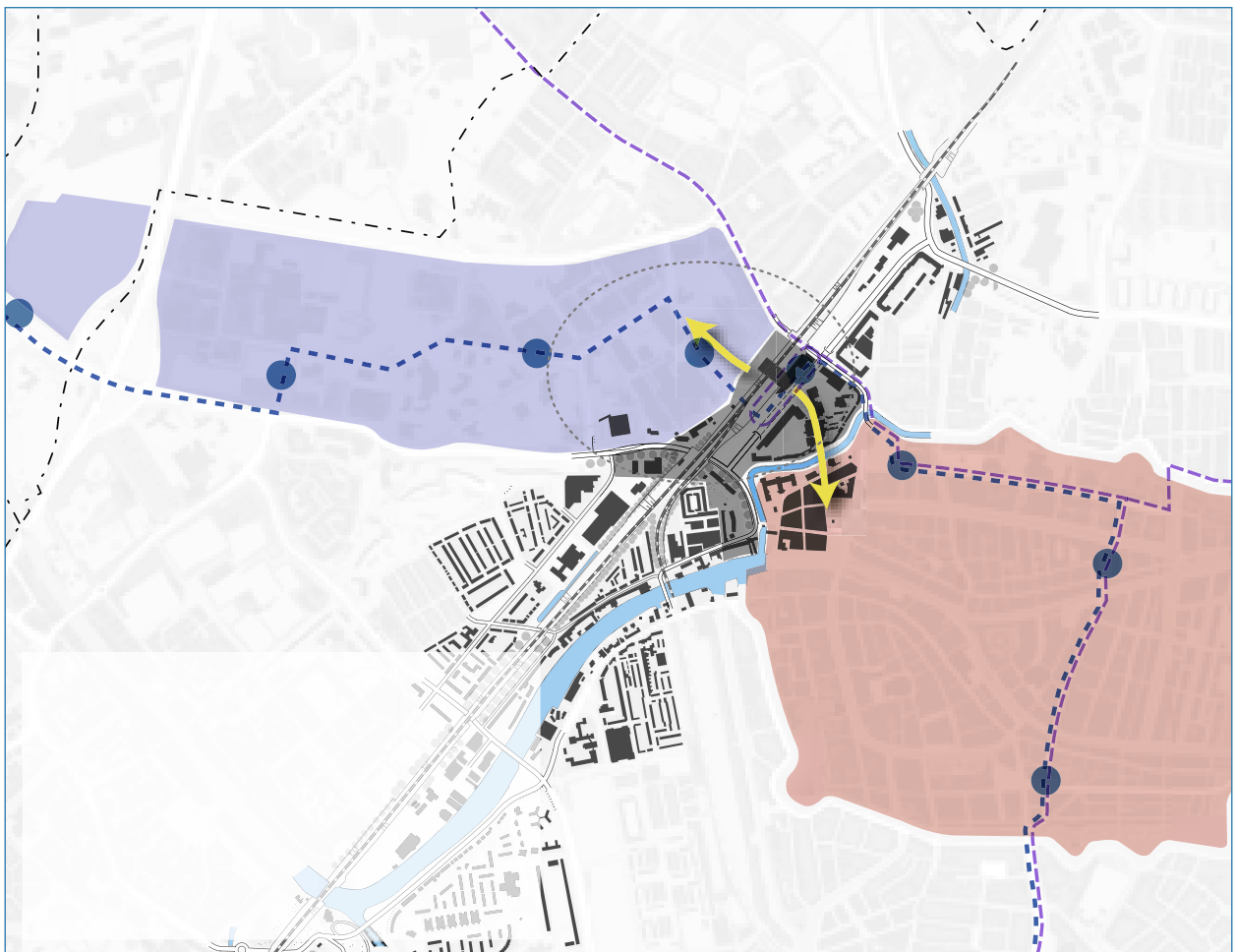
Door een sterke openbare ruimte-structuur te creëren kan dit gebied in plaats van een 'restgebied achter de sporen' veel meer een bindende schakel worden tussen Bio Science Park, Binnenstad en de nieuwe Humanities-faculteit langs de Witte Singel.

Door zijn strategische ligging biedt het gebied mogelijkheden om tot een meer gemengde invulling te komen. Uiteraard een parkeergarage met commerciële functies en wonen, maar ook bedrijvigheid (creatieve economie; kennisbedrijven), horecavoorzieningen en hotels- of congresfuncties. Daarnaast is het ook een uitgelezen plek voor studentenhuysvesting, gezien de nabijheid van de universiteitscomplexen.

Het is wenselijk om (op langere termijn) de mogelijkheid te onderzoeken voor een nieuwe voetgangers-fietsbrug over de Rijn, om zo een korte verbinding tussen het nieuwe Humanitiespark en het Bio Science Park mogelijk te maken.



Morspoort, binnenstad



gebiedsvisie stationsgebied

Stadsentree Plesmanlaan

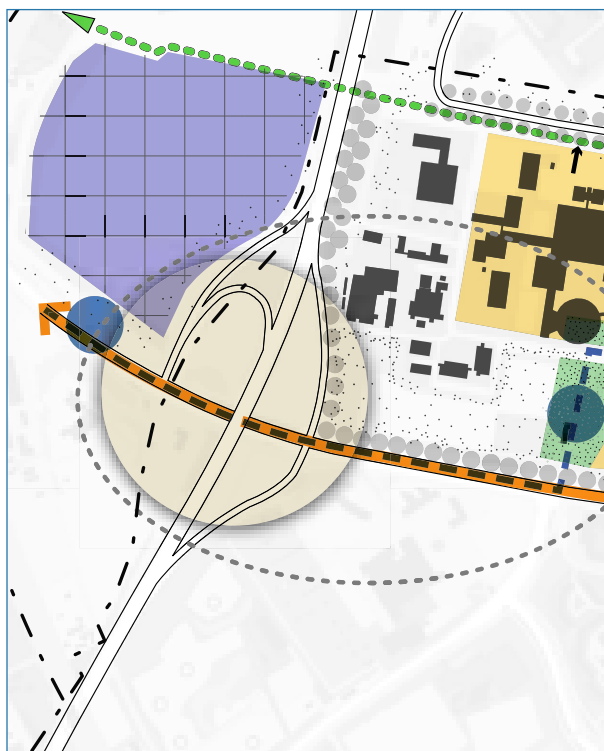
In het gebied rond de Plesmanlaan doen zich op kortere en langere termijn ontwikkelingen voor die vragen om een visie op de weg en de aanliggende bebouwing. Op de wat kortere termijn ligt hierbij de nadruk- gezien de ontwikkelingen in de omgeving – op het deel van de Plesmanlaan tussen de A44 en de Haagse Schouwweg.

Stedenbouwkundig gaat het vooral om de vraag hoe de Plesmanlaan kan worden omgevormd tot een representatieve entree van de stad. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat toekomstige bebouwing zich zal oriënteren op de weg. De gebouwen krijgen een gezicht naar de straat. Op een aantal natuurlijke oriëntatiepunten zou aansprekende architectuur moeten worden gerealiseerd (zoals bijvoorbeeld het geval is met het gebouw van het Hoogheemraadschap).

Qua functie is dit gebied vooral voor kantoren bedoeld, maar rond de kruising Plesmanlaan/Haagse Schouwweg is een meer gemengd gebied voorzien, met ruimte voor wonen, hotels en andere voorzieningen.

Wat verkeer betreft is de verwachting dat dit knooppunt van de Plesmanlaan met de A44 door toename van de verkeersstromen verder onder druk komt te staan, o.a. door ontwikkeling van de woningbouwlocatie Valkenburg en andere lokaties in Noordwijk en Katwijk en door de ontwikkeling van het Bio Science Park en andere lokaties in Leiden. Om deze veranderingen het hoofd te bieden zullen ingrepen op de Plesmanlaan (onder meer een ongelijkvloerse kruising) nodig zijn. Bovendien wordt er naar gestreefd om autoverkeer de stad in te verminderen door de verdere ontwikkeling van het Transferium. Bij de knoop wordt een halte van de RijnGouwelijn gerealiseerd. De verbinding van de halte RijnGouwelijn met het transferium is nog een punt van aandacht.

Verder is bij de visievorming voor de Plesmanlaan relevant hoe de weg wordt aangesloten op het landelijk wegennet (de Rijnlandroute en de A44) – waarbij ook de vraag van belang is wat het snelheidsregime op de rijksweg wordt.



gebiedvisie stadsentree Plesmanlaan

| | |
|-----|--|
| --- | gemeentegrens |
| — | buitenring (gedeeltelijk binnenring) |
| ... | nieuw langzaamverkeersroute |
| ■ | te herstructureren bestaand gemengd stedelijk milieu |
| ■ | uitbreidingsgebied Bio-Science Park |
| ■ | open groenstructuur |
| ● | nieuw te ontwikkelen verkverkeersentree Leiden |
| —○— | tracé RGL met halte |
| ← | oriëntatie bebouwing |
| ★ | transferium met kantoorgebouw |
| ○ | mogelijk hoogteaccent |



huidig stadsentree A44

De Waard

De plannen om een nieuwe creatieve, culturele, bruisende wijk voor wonen, werken, leren en recreëren te realiseren langs de noordoostelijke rand van de binnenstad - en met name rond de Meelfabriek - zullen een uitstraling hebben op de wijken aan de overkant van de Singel. De grootste kanszone ligt hier op De Waard.

De Waard is verdeeld in een woongebied en een bedrijventerrein, gescheiden door een breed plantsoen. Het woongebied betreft een combinatie van particulier bezit (vooral in het hart van de wijk) en corporatiebezit. Langs de Zijlsingel is particulier woningeigendom afgewisseld met bedrijven. Het woongebied is aan vernieuwing toe. Door Portaal wordt hiervoor een gebiedsvisie voorbereid.

Ook het bedrijventerrein is toe aan een 'grote beurt'. Het is één van de prioriteitslokaties genoemd in het Programma Herstructurering Bedrijventerreinen. Eén van de zwaktes van het bedrijventerrein nu is de slechte bereikbaarheid. De bedrijven zijn alleen bereikbaar via de noordzijde (Sumatratraat). Na de aanleg van de Ringweg zal de bereikbaarheid van het gebied aanzienlijk verbeteren, wat mogelijkheden biedt voor regeneratie van het bedrijventerrein.

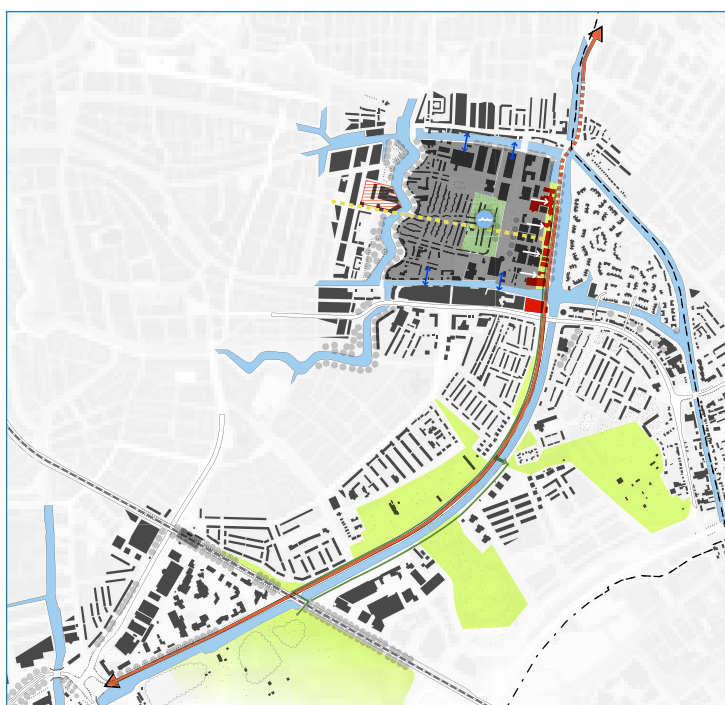
Het bedrijventerrein de Waard heeft nu een omvang van ongeveer 15 ha en is bestemd voor bedrijven tot en met categorie III. Het bedrijventerrein omsluit het woongebied aan drie zijden en laat alleen in het oosten bij de Zijlsingel de verbinding met het water open. De nieuwe



woonstraat, de Waard



bedrijventerrein, de Waard



gebiedsvisie de Waard

Legenda

- gemeentegrens
- gebiedsvisie t.b.v. nieuwe ontwikkelingen
- (open) groenstructuur
- nieuwe wijkparkvoorziening
- ➔ Ringweg-oost
- ➔ groene recreatieve verbinding
- ➔ oriëntatie bebouwing
- ➔ versterken / verbeteren relatie met water
- ⋯ ruimtelijke langzaamverkeersverbinding met binnenstad
- ▨ projectgebied Meelfabriek
- ➔ te herstructureren bestaande bebouwing t.b.v. groen profiel ringweg oost
- ⊙ zoekgebied voor extra waterberging

ontwikkelingen kunnen een positief effect hebben op het hele gebied en kunnen zowel de woningen als het bedrijventerrein een kwaliteitsslag maken. Een belangrijke randvoorwaarde voor verbetering is dat de grenzen van het bestaande bedrijventerrein opnieuw getekend worden, zodat er ruimte ontstaat die ontwikkelingen mogelijk maakt.

Het is dé mogelijkheid om een aantrekkelijke wijk met een interessant gemengd stedelijk milieu te ontwikkelen, met nieuwe woningen in het milieu "intensief stadswonen". Daarvoor moet de overgang tussen een gemengd woon- en werkmilieu naar het bedrijventerrein zó worden ingericht dat ook categorie III bedrijvigheid in het gebied mogelijk blijft.

De ontwikkeling en het bereikbaar maken van het groen en het water zullen bijdragen aan het karakter en het succes van het gebied. Daartoe wordt de recreatieve groene verbinding van de Singelparken verbonden met de groene stadsboulevard langs Ringweg-oost en de Zijl. Het bestaande plantsoen wordt zo aangesloten op het stedelijke groen netwerk. Het moet dan voldoende kwaliteit hebben om een volwaardige wijkparkfunctie te kunnen dragen. Het park en het gebied daaromheen zijn een zoekgebied voor extra waterbergingen met gewenste watergangen.

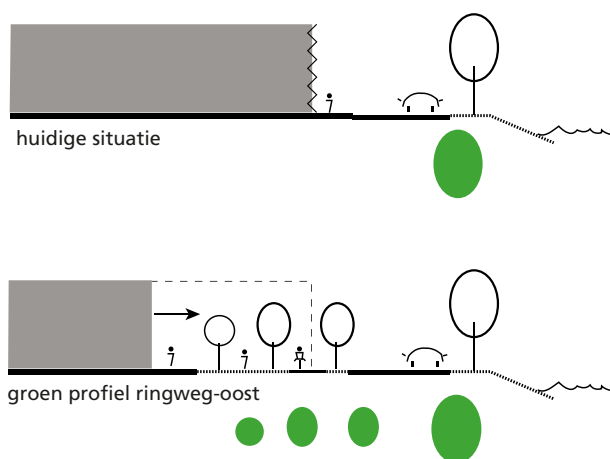
Het streven is om het water rond de wijk en de oevers nadrukkelijker bij de inrichting van de wijk te betrekken. Zo zou de noordelijke, slecht benutte oever van het eiland toegankelijker en beter gebruikt kunnen worden. Woningen en bedrijven (jachthaven, werfjes) die aan het water grenzen hebben een duidelijke relatie met het water en dragen bij aan de beleving van water en groen. De Oude Rijn, met de vele sloepen en bootjes die de stad vanaf de Kaag aandoen en de schepen die de passantenhaven in de binnenstad opzoeken is bij uitstek geschikt om als aantrekkelijke vaarroute te worden ingericht.



park Zeeheldenbuurt, de Waard



huidige situatie bedrijven aan het Rijn-Schiekanaal, de Waard



principeprofielen ringweg-oost t.h.v. de Waard

De andere kans voor het gebied ligt bij de aansluiting op de Ringweg-oost. Het groene profiel van de Kanaalweg wordt op het eiland doorgetrokken zodat een groene stadsboulevard langs De Zijl ontstaat. Door de nieuwe bruggen met vrijliggende fiets- en wandelpaden ontstaat er een veilige en groene verbindingroute voor het regionale noord-zuid fietsverkeer langs de Vliet en Zijl. Ook het lokale fietsverkeer zal hiervan profiteren.

Het beeld langs de zuidkant van het eiland aan de Nieuwe Rijn zal gedomineerd blijven door kleinschalige scheepswerfjes. Ook het gemeentelijk beheerbedrijf met zijn haven voor de visvletten e.d. past goed in dit beeld. Als het gebied beter ontsloten wordt, zal de overlast van de ploegen inzamelaars en vegers van en naar het gemeentelijk beheerbedrijf, die nu volledig aangewezen zijn op de Sumatrabrug, beter over de stad worden verdeeld.

Of en hoe deze veelheid van kansen en wensen binnen één wijk gerealiseerd kunnen worden moet nader worden uitgewerkt in een gebiedsvisie. Gezien de veelheid van kansen voor het gebied, de ontwikkelingen langs de Singel en de Ringweg-oost heeft dit een hoge prioriteit.

De Oostvlietpolder

De Oostvlietpolder is de laatste groene polder op het Leidse grondgebied. Weliswaar wordt het gebied door de A4 van het Groene Hart afgesneden, maar door het open polderlandschap, het volkstuintencomplex en de Vliet is er toch het gevoel dat het Groene Hart hier begint.

Dat komt met name door de Vlietweg. Gelegen langs de meest westelijke grens van het gebied houden de Vliet en de Vlietweg voor de passerende fietsers, voetgangers en bootjes de illusie van een ruim buitengebied met polders en plassen in stand. Dat is niet alleen zo ter hoogte van Leiden, waar de Vlietweg overigens bijzonder fraai is ingepast, maar ook over vrijwel de hele lengte vanaf de Hoge Rijndijk tot aan de grens met de bebouwing van Leidschendam. Het maakt de Vliet en de Vlietweg belangrijk voor de beleving van het grote, aaneengesloten groene recreatiegebied tussen de Vliet en de A4.

De Oostvlietpolder verbindt het Recreatiegebied de Vlietlanden in het zuiden met de parken Polderpark Cronesteyn, de Bult en Matilo in het noorden. Daarnaast is de polder een essentiële schakel in de verbinding met het Land van Wijk en Wouden in het oosten en het Duin Horst en Weidegebied in het westen.

De Oostvlietpolder wordt in het noorden doorsneden door de Europaweg, die de stad aan de oostzijde ontsluit en samen met het Lammenschansplein, de Voorschoterweg, de Churchilllaan en de Dr Lelylaan de verbinding tussen de A4 en A44 verzorgt. In het westen vormt de Vliet met zijn historische lintbebouwing de grens. Het open polderland wordt in het midden opgedeeld door een groot volkstuintencomplex.

De grote opgave voor de Oostvlietpolder, is de inpassing van de infrastructuur die nodig is om de verbinding tussen de A4 en de A44 te verbeteren en te versterken. Dat geldt voor de Rijnlandroute die de zuidelijke grens van het gebied zal vormen, maar ook voor de Europaweg die het gebied in het noorden doorsnijdt, en de parallelstructuur die Leiden in het oosten verbindt met de A4, de N11 en de Rijnlandroute.

Het effect dat de verbetering van bereikbaarheid op de infrastructuur en het gebied zal hebben is aanzienlijk. Een duurzaam groene Oostvlietpolder vraagt om een ontwikkelingsscenario dat aansluit bij de aanwezige kwaliteiten, ze conserveert en versterkt. Daarbij passen functies als stadslandbouw en een bescheiden recreatief programma. Ontwikkelingen zullen zoveel mogelijk voorwaardenscheppend zijn en versnippering tegengaan. Daarbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met de inpassing van infrastructuur en de wijze waarop het verkeer zich in de komende decennia zal ontwikkelen.

De kwaliteit van de Oostvlietpolder die bewaard moet worden, is ruimte in combinatie met landbouw die het teken staat van natuur(beleving). Voor de ruimtewerking zijn de Vliet, de Vlietweg, het agrarische gebied ten zuiden van de volkstuinten en de volkstuinten belangrijke beeldbepalende elementen. Voor de beleving van de natuur van het gebied heeft de strook ten noorden van de volkstuinten op dit moment te weinig betekenis. Dat wordt verbeterd door het gebied in elk geval goed te ontsluiten voor voetgangers en fietsers en door met name in deze strook de ondersteunende groene recreatieve functies te realiseren die sterk genoeg zijn om tegenwicht te bieden aan het nu alles overheersende verkeer op de Europaweg.

De natuurwaarde van de Oostvlietpolder wordt versterkt. Dit wordt uitgewerkt in een ruimtelijk kader. Binnen de randvoorwaarden van duurzaam groene bestemming wordt, met alle bijhorende ambities en de onzekerheden die samenhangen met de ontwikkeling van de infrastructuur, een kaderstellend casco neergelegd dat met passende functies en met een grote mate aan flexibiliteit kan worden ingevuld.

Hoewel de Vliet en de Vlietweg zeker ter hoogte van de Oostvlietpolder van grote kwaliteit zijn, zijn ze ook de enige verbindingen die het gebied voor langzaam verkeer ontsluiten en dat maakt het geheel te kwetsbaar. Naast de versterking van de Vliet en de Vlietweg als belangrijke dragers van het casco, wordt de Oostvlietpolder beter verbonden met de grotere regionale groenstructuren. Daarvoor worden bestaande verbindingen versterkt en nieuwe verbindingen aangelegd. Het gaat dan niet alleen om de doorgaande groen-blauwe lijnen van de Vliet, de ecologische hoofdstructuur en de slagenverdeling van sloten en grasland die het polderlandschap zo kenmerken. Ook de nieuw in te passen verkeersverbindingen met de stad, in het gebied zelf en met de omliggende groen gebieden volgen de bestaande patronen in het landschap.

Voor wandelaars en fietsers worden, zorgvuldig in het landschap ingepaste, nieuwe noord-zuid en oost-west verbindingroutes aan het gebied toegevoegd. Dit versterkt niet alleen de belevingswaarde van het gebied zelf, maar het verbindt en verankert de Oostvlietpolder ook stevig in de stedelijke en de grote regionale groen-blauwe structuur.

De nieuwe stedelijke en regionale infrastructuur wordt zorgvuldig in het gebied ingepast. Er wordt rekening gehouden met het belang van de groene recreatieve verbinding tussen de Vlietlanden, de Oostvlietpolder en Cronesteyn. De ingang van de tunnel voor de Rijnlandroute onder de Vliet zal zó worden aangelegd, dat zo veel mogelijk groengebied vrij doorloopt over de weg heen. Het ruimtelijke beslag van de knoop Rijnlandroute A4 en A44 wordt tot een minimum beperkt.

De barrièrewerking van de Europaweg wordt ongedaan gemaakt zodat er naast de Vliet nog twee, dragende, substantiële en kwalitatief hoogwaardige, ononderbroken ecologische noord-zuid assen ontstaan die de Vlietlanden met Cronesteyn verbinden.

Binnen het casco van slootjes, hagen, bomen en ontsluitingswegen is een aantal uitsparingen, de kamers, gesitueerd. Hierin kunnen telkens één of meerdere ondernemingen gevestigd worden. Randvoorwaarde voor de ontwikkeling van deze ruimtes is, dat partijen zich alleen in de Oostvlietpolder mogen vestigen indien zij die iets te bieden hebben; zij moeten de aantrekkelijkheid van de Oostvlietpolder voor anderen vergroten. Dat kan zijn door het bieden van horecavoorzieningen, informatie of verkoop van streekproducten, kleinschalige zorgverlening, educatie of recreatie. Maar ook minder voor de hand liggende, permanente functies die bijdragen aan het kwalitatief hoogwaardige groene karakter van de Oostvlietpolder zijn welkom om een bescheiden kostendragend programma toe te voegen. Kleinschalige woningbouw op de juiste plekken realiseren mag. Het ligt voor de hand om hiervoor in eerste instantie naar de strook ten noorden van de volkstuinten te kijken.

Mocht de situatie zich voordoen dat de Europaweg een directe aansluiting krijgt op de Churchillaan, dan heeft dit gevolgen voor huidige functies in de Vlietzone. Dit zal elders in de stad opgelost moeten worden. Ook is de relatie met de ontwikkeling van studentenhuisvesting in de strook tussen de Vrouwenweg en de Europaweg van belang. Een randvoorwaarde voor deze ontwikkeling is dat de robuuste, aantrekkelijke, ecologische noord-zuid verbinding tussen Polderpark Cronesteyn en de recreatiegebied de Vlietlanden overeind blijft.

De volkstuinten spelen door hun centrale ligging in de Oostvlietpolder een cruciale rol bij de beleving van het gebied. Door de ontwikkeling van de volkstuintencomplexen tot een aaneengesloten gebied neemt de ruimtewerking van de Oostvlietpolder af. Dat wordt gecompenseerd door de volkstuinten beter te ontsluiten en het gebied van doorgaande routes in de noord-zuid en oost-west richtingen te voorzien. Daardoor wordt het complex onderdeel van het gebied. De volkstuinten dragen veel bij aan de soortenrijkdom in het gebied. Dat moet zo blijven. Daarom is het belangrijk dat de versterking van de tuinen een halt wordt toegeroepen.

De zware infrastructurele opgave voor het gebied maakt de toevoeging van andere programma's die een zichtbare breuk veroorzaken in de groenbeleving van het gebied, zoals windmolens, ongewenst.

Het gebied ten noorden van de Europaweg is in de Structuurvisie 2025 een zoeklocatie aangewezen voor studentenwoningen. De woninggebouw tussen de Vrouwenweg en de Europaweg valt binnen de grenzen van de voormalige Rijksbufferzone en de zogenaamde Rode contouren die door de provincie zijn vastgesteld. Daarmee wijkt de Structuurvisie af van het provinciale beleid. Daar tegenover staat dat de Structuurvisie 2025 inzet op een stevige groene corridor tussen de Vlietlanden, de Oostvlietpolder, Cronesteyn en de Roomburgerpolder, waar de Rode contour de verbinding van Cronesteyn en het Groene Hart zoekt via het huidige kruispunt van de A4 en de Europaweg. Bovendien is een investering in studentenhuisvesting een logisch gevolg van de ambitie om de positie van de Leidse universiteit en daarmee de kennistad te versterken.



gebiedsvisie Oostvlietpolder

Lammenschansgebied

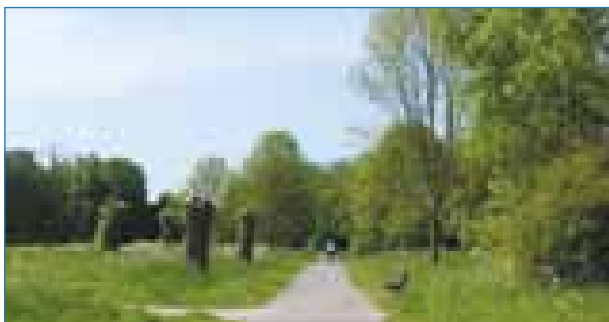
Het Lammenschansgebied is een opmerkelijke entiteit in het Leidse stedelijke weefsel. Het gebied (de 'driehoek') is op de kaart heel herkenbaar en duidelijk afgebakend door Trekvliet, Rijn-Schiekanaal en spoor, mooi symmetrisch door midden gedeeld door de Lammenschansweg.



Lammenschansweg

De grote structuurveranderingen zullen zich met name aan de oostzijde van de Lammenschansweg voordoen. Centraal hierin ligt een verouderde scholenlokatie, die vrijkomt zodra de nieuwbouw van het ROC bij station Lammenschans gereed is. De scholenlokatie is omgeven door een gemengde bedrijvenstrip (inclusief showrooms en kantoren), een kantorenpark uit de jaren '80 en de noodwatervoorzieningen van de stad. Een nieuw massief schoolgebouw voor het ROC verrijst bij het station Lammenschans. Vóór dit gebouw komt ook een halte van de RijnGouwelijn, die samen met het huidige spoor het Rijn-Schiekanaal oversteekt. Het gebied is ook aangewezen als zoekgebied voor de realisatie van een groot complex voor studentenhuysvesting van 2000 wooneenheden voor studenten, waarbij de city campus Max in Utrecht als voorbeeld dient.

Vanuit het perspectief van de Stedenbaan liggen hier grote mogelijkheden. Daarvoor is het noodzakelijk dat het station Lammenschans een rol krijgt in het Stedenbaan-project. Mocht het al niet mogelijk zijn om de hogere frequentie van de verbinding Leiden-Utrecht op korte termijn te realiseren, dan is het wel goed om bij de huidige ontwikkelingen in het gebied te anticiperen op de



park Cronesteyn

periode na 2020 als de frequentie op het spoor omhoog gaat en het spoorboekloze tijdperk na 2028.

Aan de overzijde van het kanaal ligt het stadspark Polderpark Cronesteyn. Dat is nu te bereiken via de spoorbrug bij de Kanaalweg of via de Lammebrug, maar er is geen duidelijke routenetwerk vanuit Lammenschans dat hierop aansluit. Hier ligt een belangrijke kans bij de ontwikkeling van het gebied.

De Kanaalweg aan de oostzijde van het gebied zal onderdeel worden van de oostelijke stadsring. Omdat na aanleg van de RijnGouwelijn geen doorgaand verkeer meer door de Binnenstad via de Hooigracht kan rijden, zal de verkeersintensiteit op de Lammenschansweg afnemen. Dit biedt mogelijkheden om – net als ten noorden van het spoor – van deze weg een woonstraat te maken. De driehoek tussen de Lammenschansweg en de Kanaalweg zou dan meer een gemengd gebied met wonen en werken kunnen worden. Wat hogere woongebouwen kunnen daarbij profiteren van het uitzicht over het Polderpark.

Als er een aansluiting komt van de Rijnlandroute bij de Voorschoterweg, en de Europaweg dientengevolge aan belangrijkheid verliest, kan het Lammenschansplein opnieuw worden ingericht in combinatie met bebouwing hieromheen.



gebiedsvisie
Lammenschansgebied

Een groen-blauwe oostflank

De groen-blauwe oostflank is geen uitwerkingsgebied op zich, maar maakt deel uit van de uitwerkingsgebieden Oostvlietpolder en de Waard, en moet verder geïntegreerd worden in het project Ring-oost. De opgave is om een continue groene recreatieve route te maken van de Boterhuispolder naar de Vlietlanden, waar ook aansluitende wijken goed op aantakken. Op die manier wordt het buitengebied als het ware de stad in getrokken. De Zijl en het Rijn-Schiekanaal fungeren als de blauwe ruggengraat van deze route, die verder een ontspannen en veilige verbinding moet vormen.



groenblauwe oostflank



1 Vlietlandse plassengebied



2 Oostvlietpolder / Europaweg



3 Rijn-Schiekanaal



4 Kagerplassengebied

5.3 Aandachtsgebieden

Vlietzone

Het zuid-westen van Leiden wordt door de Rijnlandroute ontsloten door het nieuw aan te leggen knooppunt Zuid. Dit nieuwe knooppunt Zuid geeft Leiden een volledige aansluiting in oostelijke en westelijke richting. Leiden gaat uit van een volwaardige aansluiting van de Rijnlandroute met de Voorschoterweg in Voorschoten. Als het niet mogelijk is om deze volwaardige aansluiting van de Voorschoterweg op de Rijnlandroute te realiseren, zal het noodzakelijk zijn om te zoeken naar een tweede aansluiting.



stadsentree Voorschoterweg

Als Leiden een aansluiting krijgt op de Rijnlandroute bij de Voorschoterweg, zal dat drastische gevolgen hebben voor de groene strook met rioolwaterzuivering en sportfaciliteiten tussen de Voorschoterweg en de Vliet, de zogenaamde Vlietzone. Ook de noordzijde van de Voorschoterweg krijgt een ander karakter. Het gebied verandert van de achterdeur van de stad in de hoofdingang. De Voorschoterweg zal dan meer als een stadsentree ontwikkeld moeten worden. Een voorwaarde hiervoor is dat de rioolzuiveringsinstallatie wordt verplaatst of zodanig wordt ingepakt dat hier toekomstige ontwikkelingen mogelijk worden. Nieuwe bebouwing langs de weg is van belang om de stadsentree vorm te geven.

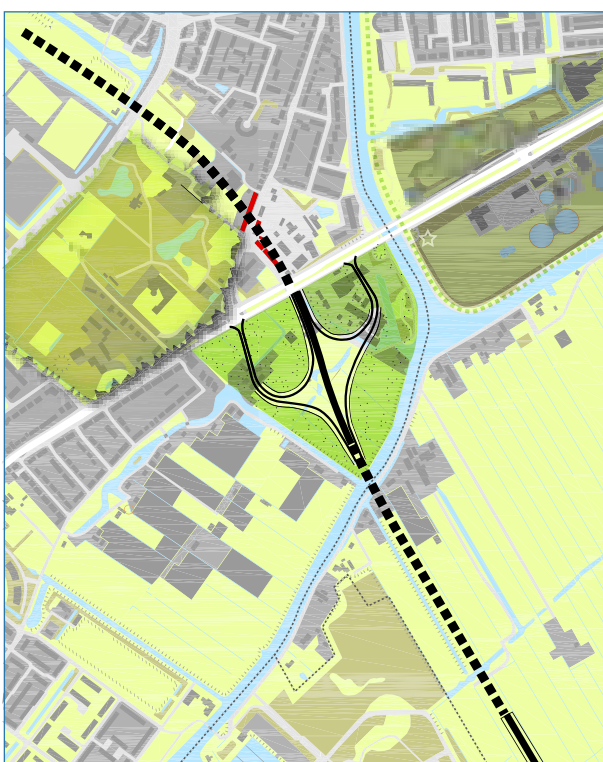
Bij nieuwe ontwikkelingen in dit gebied blijven in elk geval de robuuste groenstructuur met wandelpad langs de Vliet intact, net als de aanwezige sportfaciliteiten met sportvelden en buitenbad. Wel is herstructurering en intensivering van de sportvoorzieningen nodig, om zo ook ruimte te maken voor andere functies (met name wonen).

Door het gebied heen is een fietsverbinding naar de Oostvlietpolder gewenst.

Omdat deze ontwikkelingen afhankelijk zijn van de aanleg van de Rijnlandroute, aanpassingen op de Voorschoterweg en de parallelstructuur heeft de ontwikkeling van een gebiedsvisie voor dit gebied nog geen hoge prioriteit, maar dit moet wel tijdig worden opgepakt.



uitsnede structuurvisiekaart



voorbeelduitwerking volledige knooppunt Voorschoterweg en Rijnlandroute

Morskwartier

Het Morskwartier heeft geen heldere ruimtelijke structuur. Het is een verzameling eilandjes met weinig samenhang. Het is wenselijk om voor het Morskwartier een gebiedsvisie te maken die als doel heeft de samenhang in dit gebied te versterken en daarvoor een aantal structurele ingrepen te doen. Daar kunnen nieuwe ontwikkelingen aan worden opgehangen, zodat de wijk niet stapsgewijs verder wordt ingevuld met onsamenhangende postzegelplannen.

Belangrijk in het bepalen van het toekomstbeeld van het Morskwartier is hoe de hoofdinfrastructuur in dit gebied zich ontwikkelt. Het gaat dan met name om de toekomst van de Doctor Lelylaan. Na realisatie van de Rijnlandroute zou de Doctor Lelylaan 'geknipt' kunnen worden. Dit biedt mogelijkheden om beide zijden van het Morskwartier met elkaar te verbinden.

Bij de herstructureringsaanpak van het Morskwartier is het ook van belang om de doorgaande recreatieve routes en de groene verbindingzones te versterken.



dr. Lelylaan



uitsnede structuurvisiekaart

Knoop-oost

Op het knooppunt Oost komen de RijnGouwelijn en de aansluiting A4, N11 en de parallelstructuur bij elkaar. De afslag zal grondig gereconstrueerd moeten worden in verband met de aanleg van de Rijnlandroute. Hier is straks dé stadsentree van Leiden via de oostkant en de koppeling aan de belangrijke nationale verkeersader A4. In feite is de knoop Oost 'het gezicht van Leiden' voor de vele mensen die daar dagelijks passeren.

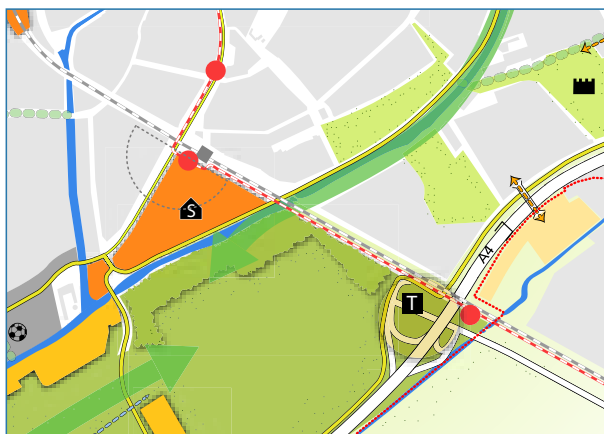
Bij de halte van de RijnGouwelijn wordt een Transferium voorzien met een kantorenprogramma om 'het gezicht van Leiden' te accentueren. Dit kan in principe één samenhangend bouwproject zijn.

Mogelijk dat de Van der Madeweg recht wordt getrokken, door de westelijke punt van bedrijventerrein Roomburg, om zo direct aan te sluiten op de toekomstige parallelstructuur van de A4 (Rijnlandroute). Dit zal ook consequenties hebben voor de inrichting van de westelijke punt van bedrijventerrein Roomburg.

Het uitgangspunt hierbij is dat de knoop Oost gerealiseerd moet worden zonder dat het polderpark Cronesteyn wordt aangetast.



knooppunt-oost



uitsnede structuurvisiekaart



HOOFDSTUK 6

uitvoeringsprogramma

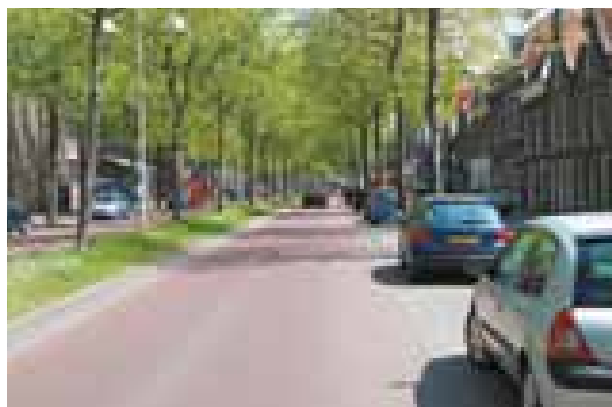
Van de structuurvisie mag verwacht worden dat deze haalbaar is en zicht geeft op realisatie van de voorgestelde projecten. Voor de hoofdonderdelen van de Structuurvisie geldt dat in programma's de financiering geregeld is en dat daarin zicht wordt gegeven op fasering en realisatie. Het 'uitvoeringsprogramma' van de structuurvisie bestaat feitelijk uit de volgende vier programma's:

6.1 Programma Bereikbaarheid

In het uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid wordt uitvoering, coördinatie en sturing gegeven aan de doelstellingen en uitgangspunten zoals deze op 26 mei 2009 zijn vastgesteld door de gemeenteraad in de Kadernota Bereikbaarheid. De zaken die in het uitvoeringsprogramma worden aangepakt krijgen ook hun beslag in begrotingsprogramma Bereikbaarheid. Hiermee worden de doelen en uitgangspunten van het uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid doorvertaald naar het gemeentelijke beleid.

Naast een aantal maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement (het beïnvloeden van de vervoersvraag) en dynamisch verkeersmanagement (o.a. betere afstelling verkeerslichten) is een belangrijk onderdeel van de duurzame toekomstvisie een duidelijke structuur van het wegen en OV - net rond Leiden. De ringstructuur leidt doorgaand autoverkeer over verschillende ringwegen langs en door de agglomeratie en ontsluit de binnenstad met meer en beter openbaar vervoer dat de ringwegen kruist. De structuur is ontworpen met oog op de toekomst: hij kan in elk geval de komende decennia de verwachte groei van het verkeer aan.

Voor de volgende projecten zijn in de gemeentebegroting al financiële middelen vrijgemaakt: Rijn-Gouwelijn, Ring-oost, ongelijkvloerse kruising Plesmanlaan, aanpassing Willem de Zwijgerlaan.



Langegracht

6.2 Programma Binnenstad

Met raadsbesluit RV09.0050 is het programma Binnenstad vastgesteld en richt het college van B&W zich op de uitvoering van het programma via twee hoofdstrategieën: Op de benoemde 8 ambitielijnen worden jaarlijks vele inspanningen (projecten, (lijn-)activiteiten en maatregelen) uitgevoerd. Op de 18 ontwikkellocaties worden fysieke ontwikkelingen voorzien.

Strategie 1: het uitvoeringsprogramma

Het jaarlijks op te stellen uitvoeringsprogramma bevat een mix van voorbereidende activiteiten (beleidskaders, planvorming) en van daadwerkelijke uitvoerende activiteiten. Deze mix reflecteert de prioriteit. Juist omdat het uitvoeringsprogramma wordt opgesteld in overleg met partners in de stad, maakt het mogelijk dat er afspraken worden gemaakt over prioriteit en realisatievermogen. De inspanningen zijn niet alleen inspanningen van de gemeente, maar juist ook van partners in de stad. Door middel van het opstellen en ondertekenen van een gezamenlijk convenant voor het programma wordt voor betrokkenheid gezorgd en worden partners verleid tot inspanningen. Ook worden locatiegerichte convenanten gesloten met bij die locatie betrokken partners en belanghebbenden waarin gezamenlijke inspanningen en (co)financiering worden geregeld.

Strategie 2: de 18 ontwikkellocaties

Commerciële marktpartijen zoals ontwikkelaars en beleggers worden gestimuleerd om voor eigen risico en rekening de in de visie benoemde project- en gebiedsontwikkeling uit te voeren op de 18 ontwikkellocaties. Het programma heeft een beoogde looptijd tot 2025. De economische omstandigheden zijn weliswaar nu niet gunstig, maar over een langere periode kan die situatie ook weer veranderen. Daarnaast zijn er nog steeds beleggers met voldoende investeringsvermogen. De ontwikkelingen op deze 18 ontwikkellocaties zullen niet allemaal tegelijk worden uitgevoerd. De planning daarvan zal mede afhankelijk zijn van logische volgordelijkheid tussen de verschillende ontwikkelingen, de marktinitiatieven en het vermogen van de bestuurlijk-ambtelijke organisatie om de ontwikkelingen te faciliteren cq te realiseren.

De kosten voor de inspanningen van de eerste strategie moeten worden gedekt in de jaarlijkse programmabegroting. De kosten voor de ontwikkeling van de 18 locaties moeten voornamelijk worden gedekt in het PRIL. Het lange termijn perspectief is op dit moment niet dekkend voor met name voor de locaties waar parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

6.3 Programma Ruimtelijke Investerings Leiden 2009 (PRIL2009)

In dit programma zijn met name die gemeentelijke projecten opgenomen die zijn voorzien van een grondexploitatie. Het PRIL kent een sluitend vierjarig perspectief, wat wil zeggen dat voor de voorliggende periode van vier jaar de gezamenlijke ambities een neutraal of positief financieel resultaat moeten hebben. Het PRIL wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door de Gemeenteraad.

Voor de structuurvisie belangrijke projecten, zoals Bio Science Park, Oostvlietpolder, Leiden Centraal Project, Leiden-Noord en Aalmarkt zijn opgenomen in het PRIL 2009 - Het Perspectief 2009-2012 en hiermee in beginsel van dekking voorzien.

Groen en water

Groen en water-projecten zijn vastgelegd in het Waterplan Leiden (vastgesteld in 2007) en het Groen Actieplan (vastgesteld in 2008).

De financiering van projecten wordt grofweg op drie manieren geregeld.

1. Via het Meerjaren Investeringsprogramma. Hieronder vallen in principe vervangingsinvesteringen in de openbare ruimte. Delen van dit geld worden ingezet voor verbetering van de groen- en waterstructuur (o.a. Groene Singelrand).
2. Via projecten (PRIL). Verbetering van de hoofdgroenstructuur lift deels ook mee met de andere programma's en projecten. De belangrijkste in de structuurvisie genoemde structuren (Boterhuispolder-Vlietlanden; Groene singelrand) kunnen op die manier gerealiseerd worden. De groenverbinding Oostvlietpolder-Valkenburgermeer zal in het regionale project Rijnlandroute moeten worden meegenomen.
3. Subsidies. Voor medefinanciering van het realiseren van de water- en groenstructuur wordt stelselmatig beroep gedaan op een aantal subsidieregelingen. Momenteel lopen aanvragen bij het Regionaal Investeringsfonds (Regio Holland-Rijnland), Interreg (EU), ZZG en POP (Provincie Zuid-Holland) en waterplan (Hoogheemraadschap Rijnland).

Overige projecten

Uiteraard zitten in de structuurvisie ook nog voorstellen die niet in één van de programma's meeliftten. Voor de ontwikkelingslokaties, zoals Werninkterrein, Huis van de Sport of Lammenschans, geldt dat deze in principe via een neutrale grondexploitatie geregeld moeten worden. Ze zullen te zijner tijd in het PRIL worden opgenomen.

Voor een aantal ambities geldt dat nog geen zicht is op realisatie en haalbaarheid (bijvoorbeeld aanleg passantenhavens, ontwikkeling de Waard). Hier zullen nadere studies vereist zijn. Dat geldt ook voor de uitwerkingsgebieden in hoofdstuk 5.3. Hiervoor zal in de komende jaren ambtelijke capaciteit moeten worden vrijgemaakt.

Monitoring en evaluatie

Ruimtelijke ordening is geen statisch gegeven. Een regelmatige evaluatie en update van de structuurvisie is nodig om de ruimtelijke visie en het uitvoeringsprogramma actueel te houden. Hiertoe wordt een vierjarige structuurvisie-cyclus voorgesteld, gekoppeld aan de cyclus van gemeenteraadsverkiezingen. Elke vier jaar kan de structuurvisie dan worden geactualiseerd, waarbij de voortgang en samenhang tussen verschillende programma's in beeld kan worden gebracht en waarbij nieuwe inzichten over wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen verwerkt kunnen worden.



uitzicht Oude Vest / Oude Singel

Dit is een uitgave van de gemeente Leiden

De Structuurvisie Leiden 2025 is een product van de gemeentelijke afdelingen van Leiden met ondersteuning van stadsbouwmeester Donald Lambert

De Structuurvisie Leiden 2025 bestaat uit twee documenten:

- Structuurvisie Leiden 2025
- Structuurvisie Leiden 2025 - Achtergronddocumenten

Leiden, 1 december 2011



Leiden

