

Omgevingsvisie gemeente Leiden

A. Uitleg over het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie gemeente Leiden (Omgevingsvisie Leiden 2040, 1.1-versie).

1. Waar gaat het om?

In de kern gaat het er om dat de gemeente de nu geldende Omgevingsvisie (Leiden 2040, 1.1-versie) alleen kan wijzigen nadat de gemeente de Omgevingsvisie eerst heeft aangepast aan de nieuwe digitale standaard (STOP/TPOD). Deze standaard is sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet wettelijk voorgeschreven. Het aanpassen van de Omgevingsvisie aan de nieuwe digitale standaard noemt de gemeente 'het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie'.

De diepere achtergrond van het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie is dat op 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking getreden is en voordat de Omgevingswet in werking trad, het al mogelijk was voor de gemeenteraad om een gemeentelijke omgevingsvisie vast te stellen als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van de Omgevingswet. Van deze mogelijkheid, die in artikel 4.10, eerste lid, van de Invoeringswet Omgeving is vastgelegd, heeft de gemeenteraad gebruik gemaakt. De gemeenteraad heeft namelijk op 9 november 2021 de 'Omgevingsvisie Leiden 2040, 1.1-versie' vastgesteld (Rv. nr. 21.0078). De Omgevingsvisie kon en hoefde op dat moment nog niet aan de huidige digitale bekendmakingsvereisten te voldoen, zoals het voldoen aan de digitale standaard STOP/TPOD en het beschikbaarstellen van de Omgevingsvisie in het landelijke Omgevingsloket via de 'Landelijke voorziening bekendmaken en beschikbaar stellen' (LVBB). Deze Omgevingsvisie kon destijds opgesteld en beschikbaar gesteld worden via de toen geldende digitale IMRO-standaard op www.ruimtelijkeplannen.nl. Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de Omgevingsvisie via een zogenaamde tijdelijke overbruggingsfunctie beschikbaar gesteld in het huidige landelijke Omgevingsloket.

Nu de Omgevingswet in werking getreden is kan de gemeenteraad de Omgevingsvisie alleen nog actualiseren (wijzigen) indien de Omgevingsvisie en de wijzigingen daarvan voldoen aan de huidige digitale standaard (STOP/TPOD) en beschikbaar gesteld worden via de LVBB in het Gemeentebblad en het Omgevingsloket.

Om dit te bereiken neemt de gemeente de Omgevingsvisie nu eerst technisch in beheer.

2. Wat houdt technisch inbeheernemen van de omgevingsvisie in?

Het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie houdt in dat de gemeente de Omgevingsvisie via plansoftware technisch laat voldoen aan de nieuwe digitale standaard STOP/TPOD en vervolgens via de LVBB beschikbaar stelt in het Gemeentebblad en het Omgevingsloket.

3. Geen beleidsinhoudelijke of juridische wijzigingen.

Bij het technisch inbeheernemen wijzigt de Omgevingsvisie beleidsinhoudelijk of juridisch niet. Er is dus ook geen nieuw raadsbesluit nodig voor het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie.

De nieuwe digitale standaard veroorzaakt onvermijdelijk wel enkele cosmetische en technische wijzigingen in de Omgevingsvisie. Deze cosmetische en technische wijzigingen hebben geen beleidsinhoudelijke of juridische invloed op de Omgevingsvisie. Volledigheidshalve staan hieronder wel deze cosmetische en technische wijzigingen vermeld.

a. De volgende items ontbreken in de STOP/TPOD-versie:

- de foto's van de eerste 6 pagina's;
- het voorwoord;
- de inhoudsopgave;
- de omkadering van de VN-doelen in paragraaf 3.5.

b. De volgende technische wijzigingen zijn opgetreden als gevolg van STOP-TPOD:

- de inleiding per hoofdstuk staat niet direct onder de kop van het hoofdstuk, maar onder de eerste subkop van het hoofdstuk, waardoor (vaak) de eerste paragraaf in een hoofdstuk dubbel benoemd staat;
- er is geen paginanummering;

- de nummering van de bijlagen is Romeins;
 - alle kopjes zien er anders uit;
 - de kaders zijn anders weergegeven;
 - de enteringen in het document zijn niet consistent, want er zitten soms enteringen tussen kopje en tekst en soms niet.
- c. De volgende cosmetische wijzigingen zijn opgetreden als gevolg van STOP-TPOD:
- de officiële titel van de Omgevingsvisie luidt 'Omgevingsvisie gemeente Leiden' en geeft niet de versie van de Omgevingsvisie aan (het versiebeheer is inzichtelijk via 'Besluitinformatie' in het Omgevingsloket);
 - bij paragraaf 1.5 (Leeswijzer) zijn de hoofdstukverwijzing als koppeling weergegeven en niet als geschreven tekst;
 - hoofdstuk 4 is opgesplitst in paragraaf 4.1 en paragraaf 4.2;
 - in hoofdstuk 5.1 is een kopje toegevoegd 'Inleiding stadsbrede thema's';
 - er is een extra bijlage opgenomen met de overkoepelende visiekaart inclusief legenda;
 - de kaft van de PDF is als afbeelding voor de inleiding opgenomen;
 - wit-regels ontbreken soms na afbeeldingen;
 - foto's en kaarten zijn niet allemaal gelijk van formaat;
 - het Omgevingseffectrapport is expliciet als bijlage benoemd.

Ten slotte zijn in de Omgevingsvisie en het Omgevingseffectrapport (OER) de persoonsgegevens geanonimiseerd op grond van de Verordening Gegevensbescherming (AVG).

4. Bekendmaking (geen participatie, geen inspraak en geen beroep).

De bekendmaking van het besluit van 9 november 2021 waarmee de gemeenteraad de Omgevingsvisie Leiden 2040, 1.1-versie, heeft vastgesteld, heeft destijds plaatsgevonden in het Gemeenteblad 2021, 415259, op 18 november 2021. Net als toen het geval was, staat ook nu tegen de Omgevingsvisie geen beroep open. De Omgevingsvisie bindt alleen de gemeente zelf en heeft geen juridische gevolgen.

Omdat het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie geen beleidsinhoudelijke of juridische wijzigingen bevat, heeft voor het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie geen participatie en geen inspraak plaatsgevonden. Participatie en inspraak heeft destijds wel plaatsgevonden ter voorbereiding op het raadsbesluit van 2021.

B. Het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie gemeente Leiden (Omgevingsvisie Leiden 2040, 1.1-versie).

Het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie gemeente Leiden omvat het volgende:

Artikel I Technisch inbeheernemen

De door de gemeenteraad van Leiden in 2021 vastgestelde "Omgevingsvisie gemeente Leiden" (Omgevingsvisie Leiden 2040, 1.1-versie) opgenomen in Bijlage A, wordt technisch inbeheergenomen.

Artikel II Raadsbesluit

Het besluit tot vaststellen van de Omgevingsvisie door de gemeenteraad (Rv.nr. 21.0078 van 9 november 2021) is opgenomen als bijlage: Vaststelingsbesluit Omgevingsvisie gemeenteraad 2021.

Artikel III Moment van inwerkingtreden Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie is op 20 november 2021 inwerkinggetreden, namelijk de dag nadat de formele bekendmaking van de vaststelling van de Omgevingsvisie had plaatsgevonden zowel in het Gemeenteblad 2021, 415259 (op 18 november 2021), als op www.ruimtelijkeplannen.nl (op 19 november 2021).

Artikel IV Moment van technisch inbeheernemen Omgevingsvisie

Het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie vindt plaats met ingang van 02-02-2026. *Omdat het technisch inbeheernemen van de Omgevingsvisie geen formeel besluit betreft, bevat deze bekendmaking van het technisch inbeheernemen geen ondertekening.*

Bijlage A Bijlage bij artikel I

Omgevingsvisie gemeente Leiden

1 Inleiding

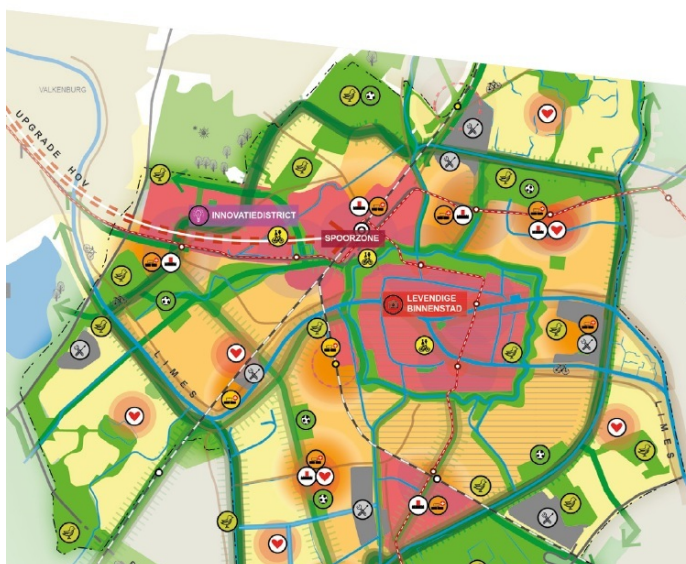
1.1 Doel van de visie



Omgevingsvisie Leiden 2040

Leiden stad van ontdekkingen
en kloppend hart in de regio

november 2021



Leiden is een levendige stad, een stad van ontdekkingen, waar hard wordt gewerkt om in de toekomst ook een levendige en aantrekkelijke stad te zijn en te blijven. Leiden staat voor grote uitdagingen op het gebied van de fysieke leefomgeving. Dit zijn complexe opgaven zoals verstedelijking, klimaatadaptatie, verduurzaming en bereikbaarheid. Met deze Omgevingsvisie Leiden 2040 voorziet Leiden in een integraal en richtinggevend kader, waardoor deze vraagstukken in samenhang worden opgepakt en (sneller) keuzes gemaakt kunnen worden.

1.1 Doel van deze visie

Omgevingsvisie Leiden 2040 'Stad van Ontdekkingen en kloppend hart van de regio' omvat één integrale visie die kaders stelt en richting geeft voor de lange termijn. De visie beschrijft strategische keuzes voor de stad op hoofdlijnen. We geven aan hoe de ruimtelijke opgaven in de toekomst een plek krijgen in de stad. Daarbij gaan we uit van de bestaande kwaliteiten, opgaven en kansen van Leiden. De concreetheid van de onderwerpen in deze visie varieert, omdat we voor sommige thema's al jaren beleid maken, terwijl andere thema's relatief nieuw zijn.

De Omgevingsvisie Leiden 2040 is geen blauwdruk, maar schetst een wenkend toekomstperspectief voor de stad waarin keuzes op de schaal van de stad met elkaar zijn afgestemd of worden geagendeerd. Met dit wenkend toekomstperspectief willen we eenieder die aan Leiden werkt van harte uitnodigen om zijn of haar steentje hieraan bij te dragen.

De Omgevingsvisie Leiden 2040 heeft de volgende doelen:



1.2 Reikwijdte en positionering

De Omgevingsvisie Leiden 2040 gaat over het Leidse grondgebied. Leiden is een compacte stad met veel verstedelijkt gebied en een beperkt buitengebied binnen de stadsgrenzen. Dat schept specifieke kansen en opgaven die we oppakken in deze visie. Als we breder kijken, maakt Leiden onderdeel uit van de verstedelijkte Leidse regio van Zoeterwoude tot Zee. Deze regionale ligging en het gegeven dat de afstanden naar de buurgemeenten beperkt zijn, biedt een aantal nieuwe kwaliteiten en kansen zoals een breed scala aan woonmilieus, werkgebieden en prachtige landschappen zoals de kust, het plasseengebied en het veenweidegebied. Het geeft ook een aantal gedeelde opgaven, die we in regionaal verband op moeten pakken. Daarom kijken we in deze visie

vooral naar Leiden, maar geven we ook aan wat hierbij de relatie met onze omgeving is.

Fysieke leefomgeving

De omgevingsvisie is hoofdzakelijk een strategische visie op de fysieke leefomgeving. De Leidse omgevingsvisie hanteert dezelfde brede opvatting van het begrip fysieke leefomgeving zoals gedefinieerd in de Omgevingswet: de natuurlijke omgeving met grote wateren en natuurlandschappen, agrarische cultuurlandschappen, de gebouwde omgeving met steden, dorpen, bedrijventerreinen, netwerken en infrastructuur voor het verkeer van personen, goederen, data, stoffen en energie, en het cultureel erfgoed. Naast de fysieke leefomgeving komen er ook sociale thema's naar voren in deze omgevingsvisie. Dit omdat op vele plekken de fysieke en sociale leefomgeving onlosmakelijk verbonden zijn met elkaar.

Omgevingswet

De omgevingsvisie is één van de wettelijk verplichte instrumenten uit de Omgevingswet, die naar verwachting juli 2022 in werking treedt. Tot die tijd valt de omgevingsvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en is de omgevingsvisie juridisch gezien een structuurvisie. Wanneer de Omgevingswet in werking treedt, wordt de structuurvisie automatisch een omgevingsvisie en behoudt deze omgevingsvisie zijn rechtskracht (gelijksstellingsbepaling).

1.3 Totstandkoming

Deze Omgevingsvisie bouwt voort op de Omgevingsvisie 1.0-versie uit 2019. We benutten de inzichten, de waarden en verhaallijnen uit de Omgevingsvisie 1.0 die in samenspraak met vele mensen in de stad is opgesteld. Ook voor de Omgevingsvisie 1.1 is op diverse momenten en aan de hand van verschillende thema's gesproken met bewoners en partijen in de stad. Daarnaast is een Omgevingseffectrapport opgesteld dat ons verder inzicht geeft in de stand van de leefomgeving en effecten van keuzes in de visie. Omdat Leiden hoort bij de Global Goals-gemeenten is er tijdens het opstelproces ook rekening gehouden met de duurzame ontwikkeldoelen (ook wel Sustainable Development Goals (SDG's) genoemd) van de Verenigde Naties.

Doorontwikkeling van de 1.0-versie

Op 15 juli 2019 is de Omgevingsvisie Leiden 2040 1.0-versie vastgesteld door de gemeenteraad van Leiden. In de Omgevingsvisie 1.0 zijn, op basis van de vele gesprekken met bewoners en ondernemers in de stad, zeven Leidse waarden voor de ontwikkeling van de stad geformuleerd. Op basis van de Leidse waarden en gesprekken met de stad zijn in Omgevingsvisie 1.0-versie een zestal verhaallijnen uitgewerkt die richting geven aan de toekomst van de stad. Deze verhaallijnen zijn naast elkaar uitgewerkt, zonder dat

keuzes zijn gemaakt. Deze verhaallijnen hadden ieder een centraal thema en samen weerspiegelden ze de visie en ambities voor toekomstige ontwikkelingen van de stad.



De zeven Leidse waarden uit de 1.0-versie



De zes verhaallijnen uit de 1.0-versie

Deze Omgevingsvisie Leiden 2040 1.1 bouwt voort op, en vervangt, de Omgevingsvisie Leiden 2040 1.0. De waarden en verhaallijnen zijn belangrijke bouwstenen die we in de 1.1-versie verder hebben uitgewerkt. In deze Omgevingsvisie 1.1 is gekeken hoe de ambities en ideeën uit de verhaallijnen zich laten vertalen naar gebieden in de stad en welke keuzes dat vraagt vanwege de beperkte ruimte. Dit is gecombineerd met de andere bouwstenen zoals de trends en ontwikkelingen, de ambities en de richtinggevende hoofdlijnen van nieuw beleid. Zo zijn er nieuwe inzichten en eerder ontbrekende onderwerpen toegevoegd waar de 1.0-versie onvoldoende richting aan gaf. Daarnaast bevat deze Omgevingsvisie ook een Omgevingseffectrapport (OER). Dit alles leidt tot deze nieuwe integrale omgevingsvisie voor Leiden met een duidelijke koers tot 2040, waarin samenhangende keuzes gemaakt zijn.

Participatie

Tijdens het opstellen van de 1.0-versie van de omgevingsvisie is intensief geparticipeerd. In dat proces hebben Leidenaren en andere betrokkenen bij onze stad op verschillende momenten en op verschillende manieren kunnen meedenken. Met schetsboeken zijn de maatschappelijke opgaven op een laagdrempelige manier zichtbaar gemaakt. Regiogemeenten, ketenpartners en professionals die betrokken zijn bij de ontwikkeling van de stad zijn actief gevraagd om input te leveren. Er is een 'Week van het Stadsgepraak' georganiseerd waar elke avond een andere thema stadsbreed werd besproken. Daarnaast zijn er specifieke partijen en organisaties, zoals bijvoorbeeld Platform Gehandicapten en Plaatselijke kamer van studentenverenigingen, actief benaderd om te praten over Leiden 2040. Al deze inbreng is meegenomen in het proces van de doorontwikkeling naar deze Omgevingsvisie 1.1-versie.

Bij de doorontwikkeling van de Omgevingsvisie Leiden 2040 zijn wederom inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere partijen in de stad betrokken. Dit is om twee redenen op een andere manier georganiseerd dan bij het proces van de Omgevingsvisie 1.0. Veel ideeën en reacties die zijn opgehaald bij het participatieproces van de 1.0-versie waren nog actueel en relevant. Daarnaast is in de tussentijd nieuw beleid ontwikkeld met bijbehorende participatieprocessen en gemaakte afspraken, zoals het mobiliteitsbeleid, de Regionale Energie Strategie, de woonvisie, het hoogbouwbeleid, de autoluwe binnenstad en gebiedsvisie Stationsgebied. Deze omgevingsvisie is als het ware de strik om al die eerdere gesprekken. Daarom lag in het participatieproces van deze omgevingsvisie het accent met name op het inzichtelijk maken van het samenspel tussen de verschillende opgaven, ambities en richtinggevende keuzes voor Leiden 2040 en het ophalen van aanvullingen en aanscherpingen op de gepresenteerde inhoud.

Er zijn verschillende gesprekken gevoerd met de stadmakers, adviesraden, (keten)partners en regiogemeenten. Ook is er een digitaal breed stadsgepraak (webtalk) georganiseerd waar de focus lag op het maken van eerste samenhangende keuzes voor de gehele stad richting 2040. Via de stadspecial in de stadskrant, korte video's en teksten zijn de keuzes toegelicht. Iedereen kon de webtalk en losse video's terugkijken (via doemee.leiden.nl) en meedoen aan een digitale enquête. De reacties en aanvullingen die voortkwamen uit deze gesprekken en de enquête zijn meegenomen in het proces, verwerkt in het samenhangende verhaal en passend gemaakt bij het detailniveau van de omgevingsvisie (zie het participatieverslag).

PlanMER (OER)

Voor de omgevingsvisie is een planMER opgesteld. Hierin worden de kansen en risico's beschreven voor de fysieke leefomgeving van de in de omgevingsvisie gemaakte beleidskeuzes. Omdat het beleid in de omgevingsvisie de menselijke leefomgeving als geheel omvat - dus zowel fysiek, economisch als sociaal - is het begrip 'milieu' breder op te vatten dan meestal gebruikelijk is in milieueffectrapportages. Dit vraagt om een vernieuwende m.e.r.-aanpak met een breed georiënteerd proces dat de afzonderlijke beleidster-

reinen overstijgt. Daarom wordt vanaf nu gesproken over een omgevingseffectrapportage (o.e.r.) in plaats van een milieueffectrapportage (m.e.r.).

Wat is m.e.r., wat is MER en wat is OER?

M.e.r. staat voor 'milieueffectrapportage' en is de procedure waarbinnen een Milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld. Zo'n MER bevat de resultaten van het onderzoek naar de (milieu)effecten binnen een m.e.r. De toevoeging 'plan' (planMER) wil zeggen dat het om een MER voor een plan gaat, zoals een omgevingsvisie. Leiden heeft ervoor gekozen om niet alleen milieueffecten maar ook andere omgevings-effecten in beeld te brengen. Daarom praten we niet over een planMER maar over een Omgevingseffectrapport (OER). Voor de juridische juistheid gebruiken we nog wel de term m.e.r.-procedure.

Bij de uitwerking van de omgevingsvisie is ingezet op een proces met interactie tussen het uitwerken van de omgevingsvisie en het opstellen van het OER. De omgevingsvisie beschrijft het beleid, de ambities en wat de gemeente op hoofdlijnen gaat doen. Het OER beschrijft de kwaliteiten van de leefomgeving, de gevolgen van het omgevingsvisiebeleid op de leefomgeving en de bijdrage van het omgevingsvisiebeleid aan het halen van de gestelde ambities. De interactie bestond uit regelmatige wederzijdse terugkoppeling tussen de beleidsontwikkeling aan de ene kant (omgevingsvisie) en de gevolgen ervan voor de leefomgeving aan de andere kant (o.e.r.). Op deze manier is de o.e.r. gebruikt om beleidskeuzes te maken en aan te scherpen.

1.4 Inspraak

De ontwerp Omgevingsvisie heeft vanaf vrijdag 2 april 2021 voor een periode van zes weken voor inspraak ter visie gelegen. Inwoners van Leiden en andere belanghebbenden hebben een inspraakreactie kunnen indienen op de ontwerp Omgevingsvisie gedurende deze zes weken. Er zijn 77 ontvankelijke inspraakreacties binnengekomen. Deze zijn samengevat en beantwoord in de inspraaknota. Tijdens de inspraakperiode heeft de Commissie-m.e.r. een advies uitgebracht over het uitgevoerde OER. Naar aanleiding van dit advies is het OER nog op enkele plekken aangevuld en aangescherpt. Het advies van de Commissie-m.e.r. is via hun website in te zien.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 schetst de beleidskaders en samenwerkingsverbanden die doorwerken in deze omgevingsvisie. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige staat van de leefomgeving, de trends en ontwikkelingen, de ambities en de bijdrage aan duurzame ontwikkelingsdoelstellingen. Hoofdstuk 4 beschrijft de integrale hoofdvisie tot 2040. Deze hoofdvisie wordt in hoofdstuk 5 uiteengezet in vier thema's met bijbehorende stadskeuzes: 5.1 Groen Blauw Raamwerk, 5.2 Aantrekkelijk vestigingsklimaat, 5.3 Duurzame mobiliteit en 5.4 Bodem als fundament. Hoofdstuk 6 beschrijft de gebiedsgerichte uitwerking in drie verschillende leefmilieus. Elk leefmilieu heeft eigen kenmerken en aandachtspunten bij ontwikkeling, die aansluiten bij de ambities, doelstellingen en stadskeuzes in deze omgevingsvisie. Hoofdstuk 7 geeft aan hoe er met de omgevingsvisie gewerkt wordt.



Foto Studio Hartzema

2 Leiden in de regio

2.1 Doorwerking relevante beleidsstukken voor de Leidse omgevingsvisie

Inleiding Leiden in regio

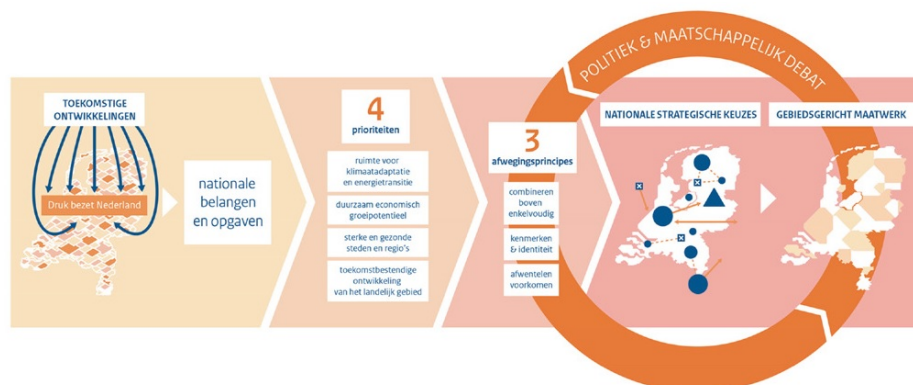
Leiden vormt het historische, culturele en economische centrum van het aaneengesloten verstedelijkte gebied langs de Oude Rijn, de Leidse regio van Zoeterwoude tot Zee. In dit verstedelijkte gebied van Hart van Holland, dat samen met de kernen in het omliggende landschap een samenhangend dagelijks stedelijk netwerk vormt, wonen ongeveer 300.000 mensen. Daarvan wonen er zo'n 125.000 in Leiden. Leiden ligt centraal in de Randstad, het meest verstedelijkte deel van Nederland. Dit hoofdstuk beschrijft de relatie van Leiden met haar (wijdere) omgeving.

2.1 Doorwerking relevante beleidsstukken voor de Leidse omgevingsvisie

Nationale Omgevingsvisie en Omgevingsvisie Zuid-Holland

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft de Rijksoverheid richting aan de grote opgaven die de leefomgeving in Nederland de komende dertig jaar (tot 2050) ingrijpend zullen veranderen. Onder deze grote opgaven vallen: het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Het uitwerken van deze opgaven moet hand in hand gaan met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Omdat de grootste bevolkings- en verstedelijkingsgroei verwacht wordt in de Randstad, zijn agglomeratiekracht en verdichting belangrijke concepten in het voornemen om duurzame economische groei te realiseren en de sociaaleconomische slagkracht te vergroten. Leiden onderschrijft de benoemde opgaven, vier prioriteiten en de drie afwegingsprincipes uit de NOVI.

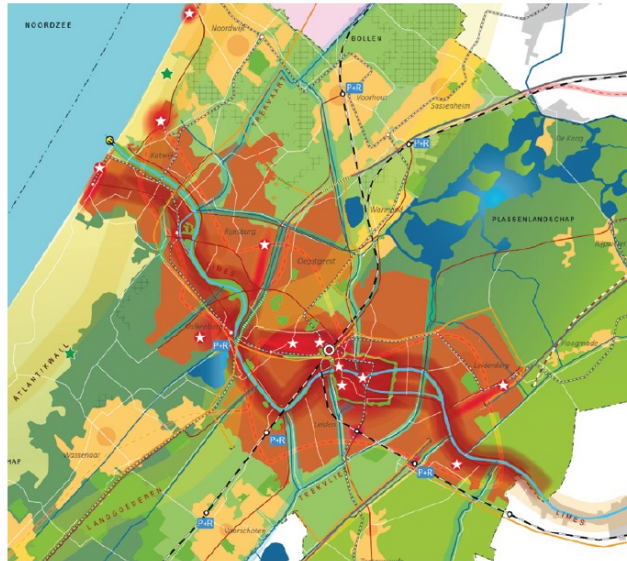
Afwegingskader uit de Nationale Omgevingsvisie (2020)



Ook de provincie Zuid-Holland geeft met de Omgevingsvisie van Zuid-Holland (POVI) richting aan de strategische ontwikkeling van de leefomgeving voor de lange termijn. In lijn met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) zet de provincie in op het versterken van de agglomeratiekracht. Het Verstedelijkingsakkoord dat inzet op verdere verdichting langs het spoor tussen Dordrecht en Leiden (de 'Oude Lijn') en de verbetering ervan, is onderdeel van die ambitie. Daarnaast staat het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio hoog op de agenda. De provincie streeft naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede omgevingskwaliteit. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde brengen en zorgen voor een gezonde, aantrekkelijke en klimaatadaptieve leefomgeving. Leiden bouwt voort op de sturingsfilosofie van de Omgevingsvisie Zuid-Holland en geeft verdere lokale invulling aan deze drie punten. Voor Leiden bieden de NOVI en POVI kansen om de kenniseconomie en het bijhorende vestigingsklimaat met goede openbaarvervoerverbindingen te versterken op een manier die bijdraagt aan sociaal-inclusieve groei en brede welvaart.

Regionale Agenda Omgevingsvisie Hart van Holland

In samenwerking met negen gemeenten (Kaag en Braassem, Katwijk, Leiderdorp, Noordwijk, Oegstgeest, Voorschoten, Teylingen, Wassenaar en Zoeterwoude) en het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft Leiden de 'Regionale Agenda Omgevingsvisie 2040' opgesteld. De gemeenten zijn ruimtelijk sterk met elkaar verweven en leggen in de agenda een gezamenlijke koers vast voor de ontwikkeling van de leefomgeving in de regio. Hierbij zijn de waarden "mooi", "open", "sterk" en "compleet" richtinggevend voor hun ruimtelijke ontwikkeling. Net als in het rijksbeleid, is hier het uitgangspunt binnenstedelijke verdichting. Zo kunnen we het karakter en diversiteit van de kernen behouden en de karakteristieke en waardevolle landschappen die zo belangrijk zijn voor ons leef- en vestigingsklimaat, behouden en versterken.



Verstedelijkte regio langs de Oude Rijn (detail uit Visiekaart Regionale Agenda Omgevingsvisie Hart van Holland, 2019)

In deze Regionale Omgevingsagenda worden de opgaven voor het gezamenlijke ‘daily urban system’ beschreven en kaders meegegeven voor de verdere ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Ook wordt de economie van het verstedelijkte gebied in een bredere context geplaatst. Dat levert een krachtig samenhangend economisch ecosysteem op dat een breed spectrum van banen biedt. Het gaat onder andere om het kenniscluster rond het Leiden Bio Science Park, ESA-ESTEC Space Campus Noordwijk, Unmanned Valley en Heineken in Zoeterwoude.

In het vervolg ‘Aan de slag met Hart van Holland’ is een aantal gebieden aangewezen waar een grensoverschrijdende samenwerking bij gebiedsontwikkelingen van grote betekenis kan zijn voor de ontwikkeling van de hele regio. Door samen op te trekken en ontwikkelingen op elkaar af te stemmen kan de regio als geheel een aantrekkelijk en aanvullend palet aan woon- en werkmilieus en landschappen (blijven) bieden. Afgesproken is dat de Regionale Agenda Omgevingsvisie 2040 Hart van Holland vertaald wordt in de omgevingsvisies van de betrokken gemeenten.



Regionale Energiestrategie

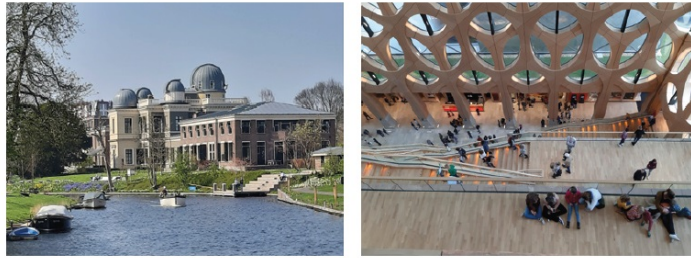
In de Regionale Energiestrategie beschrijft de regio hoe zij invulling geeft aan de energiedoelstellingen van het Nationale Klimaatakkoord. De Regionale Energiestrategie (RES) voor de regio Holland Rijnland, waar Leiden onderdeel van is, beschrijft zoekgebieden voor de opwek van zonne- en windenergie en de toekomstbeelden voor de warmtetransitie. Voor Leiden betekent dit inzet op zon op daken én inzet op de realisatie van restwarmte uit Rotterdam ter vervanging van het huidige gasgestookte warmtenet.

Leiden, Stad van Ontdekkingen

‘Ontwikkelvisie 2030. Leiden, Stad van Ontdekkingen’ uit 2012 is tot op de dag van vandaag een belangrijk uitgangspunt wanneer er naar de toekomst wordt gekeken. Deze ontwikkelvisie overstijgt zowel de sociale als fysieke structuurvisies. Daarmee blijft deze ontwikkelvisie, ook na vaststelling van deze omgevingsvisie, relevant. Kennis en innovatie zijn steeds meer een voorwaarde voor maatschappelijk succes. In de Leidse regio zetten we ons daarom in voor excellent onderwijs voor alle leerlingen en studenten, voor commerciële en maatschappelijke toepassing van kennis, voor goede aansluiting tussen onderwijs en

arbeidsmarkt, het aantrekken en behouden van talent en voor maatschappelijke innovatie. We zetten ons ook in voor het verder versterken van het innovatieve 'ecosysteem' en de kennisclusters in de stad en regio waarin onderwijs, onderzoek, ondernemers en overheid gezamenlijk een nieuwe bron van welvaart en welzijn leveren. De Leidse binnenstad heeft met haar duizenden monumenten, haar musea en haar historische structuur een onderscheidende kwaliteit in vergelijking met andere gemeenten in de (wijde) omgeving. In de komende decennia willen wij blijven investeren in een aantrekkelijke binnenstad.

Om deze ambities te realiseren, is het belangrijk om samen met de regio te werken aan genoeg ruimte van voldoende kwaliteit, een uitstekende bereikbaarheid, een aantrekkelijk woon- en leefklimaat, goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt, circulariteit en energie.



2.2 Leiden werkt samen

Leiden ligt strategisch in de Randstad tussen de Metropoolregio's Amsterdam (MRA), Den-Haag/ Rotterdam (MRDH), luchthavens en Utrecht. Daarin vormen Leiden en de Leidse regio met het kenniscluster Leiden Bio Science Park, Unmanned Valley en het spacecluster ESA-ESTEC/Spacecampus Noordwijk een van de knooppunten in het netwerk van kennissteden. Deze steden groeien volop. Hun populariteit is groot en de groei versterkt zichzelf. In dit stedelijke netwerk werkt Leiden voor de verschillende opgaven samen met de daarvoor relevante partners. Ook daarbuiten neemt Leiden actief deel aan diverse samenwerkingsverbanden op het gebied van bijvoorbeeld verstedelijking, mobiliteit, economie, landschap en energie. Leiden onderschrijft dat samenwerken met verschillende partners cruciaal is om met de (vaak grensoverschrijdende) toekomstige opgaven om te gaan die op de stad en onze leefomgeving afkomen. Enkele voorbeelden van deze samenwerkingen worden hier kort toegelicht.

In de Verstedelijkingsalliantie werken acht gemeenten, MRDH en provincie Zuid-Holland aan een gezamenlijke strategie voor duurzame stedelijke ontwikkeling en het beter benutten van het bestaande vestigingsklimaat met zijn economische potenties en voorzieningen. Deze strategie is gericht op de integrale ontwikkeling van geconcentreerde verstedelijking nabij haltes op de bestaande spoorverbinding Dordrecht-Leiden. Daarnaast werkt het gebiedsprogramma MoVe aan uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, verstedelijking en economische groei. Dit gebeurt door een bijdrage te leveren aan het oppakken van deze uitdagingen, door in integrale gebiedsgerichte projecten bij te dragen aan oplossingen en door richting en strategie te bepalen voor de inzet van programmapartners.

Binnen Regio Holland Rijnland werkt Leiden samen met 13 gemeenten aan regionale opgaven voor een sterke en gezonde toekomstbestendige regio. Dit staat beschreven in de Regionale Omgevingsagenda Holland Rijnland (ROA), de Regionale Strategie Mobiliteit Holland Rijnland (RSM) en de Regionale Energiestrategie Holland Rijnland (RES). Hierin worden keuzes voor de lange termijn rond verstedelijking, mobiliteit, economie, landschap en energie vastgelegd. De eerder genoemde Regionale Agenda Omgevingsvisie 2040 Hart van Holland maakt hier integraal onderdeel van uit.



Leiden in de grotere context

Op economische vlak werkt Leiden samen met het Rijk, provincie, economic boards en het bedrijfsleven aan de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS), gericht op de versterking van de Nederlandse economische toplocaties. Met Katwijk, Oegstgeest, Leiderdorp, Zoeterwoude en Voorschoten werkt Leiden samen met het lokale bedrijfsleven in Economie 071 aan concrete projecten die de regionale economie van de Leidse Regio versterken. Leiden werkt samen met Den Haag, Delft en Zoetermeer in Kennisregio aan Zee aan een gezamenlijke ontwikkelagenda voor ruimtelijk-economische structuurversterking. Ook op gebied van landschap en recreatie werkt Leiden samen, bijvoorbeeld in de Leidse Ommelanden en Nationaal Park Hollandse Duinen.



3 Waarden, trends en ontwikkelingen en ambities

3.1 De bestaande stad

Inleiding Waarden, trends en ontwikkelingen en ambities

Leiden onderschrijft de in de Nationale Omgevingsvisie benoemde opgaven, waaronder het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie. Om te kunnen bepalen welke opgaven het meest zwaarwegend zijn, is het van belang om als gemeente te weten waar je vandaan komt, waar je (voor) staat en welke trends en ontwikkelingen je kunt verwachten. In de Omgevingsvisie 1.0 is het vertrekpunt bepaald aan de hand van de zeven waarden en een eerste koers uitgezet met het zestal verhaallijnen (zie paragraaf 1.3). In deze versie wordt een verdiepingsslag gemaakt en is in het kader van de Omgevingseffectrapportage (o.e.r.) de huidige staat van de stad in beeld gebracht. Vanuit wat was, wat is en wat komt, wordt beschreven welke ambities richting geven aan de toekomst voor Leiden. Als laatste zijn de duurzame ontwikkelingsdoelen van de VN toegelicht.

3.1 De bestaande stad

Leiden heeft een lange geschiedenis en kent daardoor een sterke historische gelaagdheid. Deze gelaagdheid is zichtbaar op lokaal niveau in bijvoorbeeld gebouwen en op stadsniveau in verbindende structuren, in de bodem en in afzonderlijke gebieden in de stad met een duidelijke eigen historische identiteit. Leiden bouwt voort op deze geschiedenis, behoudt wat van waarde is en geeft dit een plek in het hedendaagse gebruik. Tegelijkertijd is er ook ruimte voor vernieuwing met respect voor de historische waarden in de stad. Dit alles vanuit het besef dat de historische kenmerken van de stad een kwaliteit zijn, die herkenbaar zijn en waar mensen trots op zijn. Ze dragen bij aan de kwaliteit van leven en werken in de stad. In de bijlage (bijlage 2) volgt een overzicht van de historische gelaagdheid van de stad, gevolgd per tijdslaag door een puntsgewijze samenvatting met de belangrijkste kernwaarden uit deze periode.



Leiden is vandaag de dag een stad met vele gezichten en kwaliteiten, en heeft daardoor veel te bieden aan de inwoners, de regio en andere delen van de Randstad. Zo is Leiden een compacte kennisstad met een rijke historie en veel cultuur, het is een universiteitsstad, het heeft één van de mooiste binnensteden van Nederland, een toonaangevend economisch cluster (LBSP), is voorzien van veel stedelijke voorzieningen en ligt in een aantrekkelijk stedelijk landschap met daaromheen goed bereikbare open en groene landschappen. Daarnaast heeft Leiden een gunstige ligging ten opzichte van de rest van de Randstad en is het daar ook goed mee verbonden door Station Leiden Centraal en het hoofdwegenet.

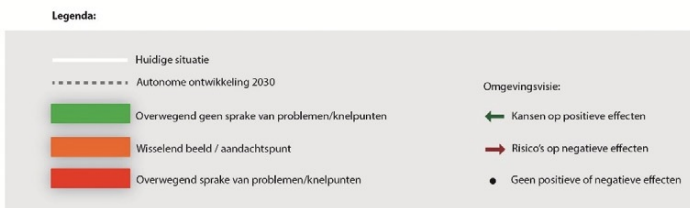
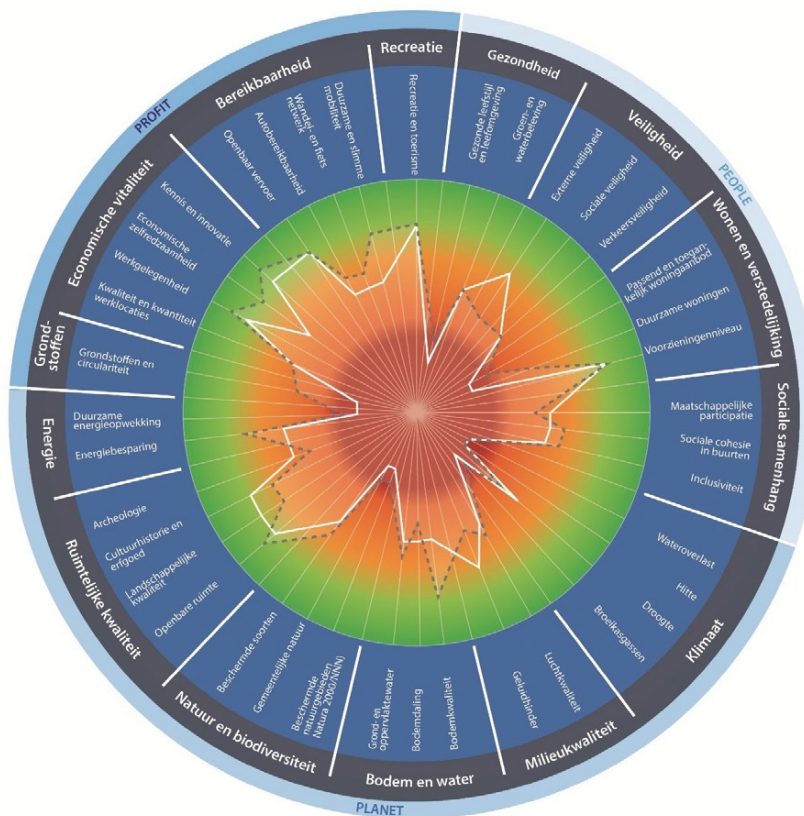
3.2 De staat van de Leidse leefomgeving

De kwaliteit van de leefomgeving is in beeld gebracht in de foto van de leefomgeving (vanaf nu leefomgevingsfoto), onderdeel (en bijlage) van het OER. Deze leefomgevingsfoto is een bouwsteen voor de omgevingsvisie en brengt de staat van de leefomgeving in beeld. Deze leefomgevingsfoto gaat alleen over het grondgebied van Leiden.

In de leefomgevingsfoto is voor 39 verschillende beoordelingsaspecten een kwaliteitsscore (rood, oranje of groen) in beeld gebracht. Deze kwaliteitsscore is, voor zowel de huidige situatie als de autonome ontwikkeling (tot 2030, vanwege de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van data), bepaald aan de hand van beschikbare openbare data. Voor de kwaliteitsscore voor de autonome ontwikkeling zijn de effecten van de huidige trends, ontwikkelingen en het reeds vastgestelde beleid meegenomen. De uitkomsten van deze leefomgevingsfoto zijn in de afbeelding weergegeven. In zijn algemeenheid geldt: bij kwaliteitsniveau groen is sprake van een overwegend goede kwaliteit, er is geen sprake van overschrijding van wettelijke of beleidsnormen, knelpunten of anderszins. Bij rood is sprake van overwegend slechte kwaliteit, dat wil zeggen: er is sprake van overschrijding van normen of knelpunten. Bij oranje is er in zijn algemeenheid sprake van risico op normoverschrijding of knelpunten.

Hierbij is een kanttekening van belang: de resultaten van de leefomgevingsfoto worden mede bepaald door de meetlat (bepaald door criteria en de referentiewaarde) en anderzijds door de op dat moment beschikbare openbare data.

Daarnaast is het goed om te benoemen dat niet elke 'rode' kwaliteitsscore betekent dat er op dat beoordelingsaspect een opgave ligt voor de gemeente Leiden. Dit kan twee oorzaken hebben: de opgave overstijgt het lokale en is daardoor lastig lokaal beïnvloedbaar of (geografische) eigenschappen van een gemeente maken dat er voor bepaalde opgaven minder ruimte is of dat er minder behoefte aan is. Voorbeelden hiervoor zijn het beoordelingsaspect 'Beschermd natuurgebieden Natura 2000/NNN', waarbij een verandering in kwaliteit teweegbrengen meer een nationale (en internationale) opgave dan een lokale opgave is; of het beoordelingsaspect 'duurzame energieopwekking', waarvoor in een stedelijke gemeente met weinig open gebied minder ruimte voor lokale energieopwekking is dan in een rurale gemeente met juist veel open gebied. Niettemin geeft deze analyse inzichten die bij het bepalen van de koers voor de omgevingsvisie nuttig zijn. Voor meer achtergrondinformatie over de kwaliteitsscores en de gebruikte data, criteria en referentiewaarden in bijgaande afbeelding wordt doorverwezen naar bijlage 1 in het OER ('de Foto van de Leefomgeving').



Het Rad van de Leefomgeving uit het OER

Huidige situatie

De huidige staat van de fysieke leefomgeving laat een wisselend beeld in kwaliteitsniveaus zien. Vooral ten aanzien van de beoordelingsaspecten voorzieningenniveau, openbare ruimte, landschappelijke kwaliteit, cultuurhistorie en erfgoed, werkgelegenheid, kennis en innovatie, recreatie en toerisme, en openbaar vervoer staat de fysieke leefomgeving er op dit moment over het algemeen goed voor ('groen'). Beoordelingsaspecten met een rood kwaliteitsniveau zijn gezonde leefstijl, duurzame woningen en passend en toegankelijk woningaanbod, klimaat (wateroverlast, hitte en broeikasgassen), natuur, duurzame energieopwekking en grondstoffen en circulariteit.

Autonome ontwikkeling

Aspecten waar de kwaliteit in de autonome ontwikkeling goed is, zijn de beoordelingsaspecten openbare ruimte, werkgelegenheid, voorzieningenniveau, cultuur en historie en kennis en innovatie. Daarnaast is de verwachting dat de beoordelingsaspecten bodemkwaliteit en duurzame, slimme mobiliteit en economische zelfredzaamheid tot 2030 ook een positieve ontwikkeling (naar een groen kwaliteitsniveau) doormaken, uitgaande van de huidige inzet.

Passend en toegankelijk woningaanbod, duurzame woningen, en grondstoffen en circulariteit verbeteren in de autonome ontwikkeling van rood naar oranje. Positieve trends binnen oranje zijn er bij sociale cohesie in buurten, inclusiviteit, luchtkwaliteit, grond- en oppervlaktewater, beschermde soorten, energiebesparing, autobereikbaarheid en wandel- en fietsnetwerk.

Op basis van de leefomgevingsfoto kan worden geconcludeerd dat de gemeente Leiden op de beoordelingsaspecten wateroverlast en hitte lage kwaliteitsscores heeft. Hier liggen vanuit het belang van de kwaliteit van de leefomgeving opgaven voor de omgevingsvisie.

Andere aspecten, zoals gezonde leefstijl, uitstoot broeikasgassen, beschermde natuurgebieden, gemeentelijke natuur en duurzame energieopwekking hebben nu een rode kwaliteitsscore, maar hier zijn wel (enige) positieve ontwikkelingen te verwachten voor de toekomst. Ondanks deze te verwachten positieve ontwikkelingen ligt hier een opgave vanuit het belang van de kwaliteit van de leefomgeving.

Bij landschappelijke kwaliteit en cultuurhistorie en erfgoed zijn negatieve trends te verwachten van groen naar oranje. Negatieve trends binnen oranje zijn er bij externe veiligheid, sociale veiligheid, maatschappelijke participatie, droogte, geluidhinder, bodemdaling en archeologie.

COVID-19 en de kwaliteit van de leefomgeving

Tijdens het opstellen van het OER vond een uitbraak plaats van het coronavirus COVID-19. Om de verspreiding en gevolgen van dit virus in te dammen zijn door de Rijksoverheid maatregelen ingesteld. Deze maatregelen hebben ook impact op de leefomgeving. Het is nog onbekend wat de gevolgen van COVID-19 zijn op de middellange en lange termijn. Daarom zijn deze mogelijke gevolgen niet in de prognoses opgenomen. Voor meer informatie over de impact van COVID-19 op de scores uit de leefomgeving wordt doorverwezen naar bijlage 1 van het OER.



3.3 Trends en ontwikkelingen

De wereld is continu in verandering, onder andere op sociaal, economisch en klimatologisch vlak. Dit leidt tot vraagstukken die groot en onderling verweven zijn. De kwaliteit van leven in de stad hangt af van de manier waarop we inspelen op zulke veranderingen. Deze veranderingen vragen niet alleen om een andere kijk op de inrichting van de fysieke leefomgeving, maar bieden soms ook nieuwe kansen om huidige (en toekomstige) vraagstukken op te lossen. En ze vragen vaak een verandering van het gebruik van de ruimte of een ruimtereservering in en om de stad. Het is daarom van belang om te kijken welke trends en ontwikkelingen op onze gemeente afkomen.

- *Trek naar de stad:* Sinds kort woont meer dan de helft van de wereldbevolking in de stad. Dit percentage zal naar verwachting blijven toenemen. Volgens prognoses van het Planbureau van de Leefomgeving (PBL) blijven de meeste gemeenten in de Randstad groeien. Dit geldt ook voor gemeente Leiden. De toekomst zal uitwijzen welk effect de COVID19-pandemie heeft op de trek naar de stad.
- *Huishoudensverdunning:* Het aantal huishoudens in Nederland groeit al decennia sneller dan het aantal inwoners. De huishoudens bestaan uit steeds minder personen. In 1971 telde het gemiddelde huishouden 3,25 personen en in 2017 was dit gedaald naar 2,16 personen (Centraal Bureau voor Statistiek, CBS)). In Leiden ligt het gemiddelde vanwege het grote aandeel studenten nog lager dan het landelijk gemiddelde.
- *Bevolkingsgroei:* Naar verwachting zal Nederland in 2063 circa 20 miljoen inwoners hebben volgens de bevolkingsprognose 2020 – 2070 van het CBS. In 2038 zullen dit er ongeveer 19 miljoen zijn. Deze groei is hoofdzakelijk toe te wijzen aan migratie en stijgende levensduur.
- *Vergrijzing:* In Leiden is sprake van dubbele vergrijzing: er zijn meer ouderen en mensen worden ook steeds ouder. Tussen 2018 en 2040 zal het aantal 75-plussers en het aantal 85-plussers naar verwachting verdubbelen. Zowel procentueel als in absolute aantallen groeit de leeftijdsgroep van 75-plussers in Leiden het snelste. Dit blijkt uit regionale bevolkingsprognoses (PBL & CBS).
- *Extramuralisering:* Het aanbieden van deze zorg buiten een intramurale instelling (bijvoorbeeld verpleegtehuis) wordt extramuralisering genoemd. Ouderen, die behoefte hebben aan verzorging of verpleging, willen steeds vaker en langer zelfstandig blijven wonen. Dit heeft gevolgen voor het soort zorg dat geleverd wordt maar ook voor het woningaanbod.

- *Klimaatverandering:* Het klimaat is aan het veranderen. Door de uitstoot van onder andere broeikasgassen stijgt de gemiddelde temperatuur op aarde. Dit leidt tot zeespiegelstijging, heftigere regenbuien, droogte en hitte.
- *Afnemende biodiversiteit:* Het huidige Nederlandse landschap is grotendeels door menselijk handelen gemaakt. Door veranderingen in landgebruik, zoals de toename van landbouw en verstedelijking, is er aanzienlijk minder natuurgebied dan eeuwen geleden. Dit heeft als gevolg dat de biodiversiteit, het aantal soorten dieren en planten, afneemt. Deze trend is recent gestuit. Tegenwoordig wordt er hard gewerkt om de biodiversiteit verder te versterken.
- *Verduurzaming:* De voorraad fossiele brandstoffen en grondstoffen is eindig. In het klimaatakkoord van Parijs is afgesproken om de CO₂-uitstoot te verminderen. Deze doelstelling is alleen te bereiken door op grote schaal te besparen, te kiezen voor efficiëntere alternatieven, over te stappen op schone energiebronnen (energietransitie) en grondstoffen te hergebruiken (circulariteit).
- *Deelconcepten mobiliteit en economie:* In de afgelopen jaren hebben deel-initiatieven (zoals woningverhuursites, deeltaxi's en deelauto's) hun intrede gedaan in onze maatschappij, soms met grote gevolgen. De verwachting is dat dit soort deelconcepten een steeds grotere rol gaan spelen in de toekomst. Mensen gaan hierdoor van het betalen voor bezit naar het betalen voor gebruik. Dit heeft gevolgen voor de fysieke ruimte.
- *Flexibilisering in ruimte en tijd:* Door technologische ontwikkelingen als internet en mobiele telefonie is het mogelijk om bijvoorbeeld gebouwen en wegen flexibeler te gebruiken. Zo zijn we steeds flexibeler gaan werken, los van kantoor en kantoor tijden. De recente COVID19-pandemie heeft dit proces versneld. De verwachting is dat een deel van de werknemers mogelijk meer thuis of op andere locaties gaat werken in de toekomst. Dit kan mogelijk gevolgen hebben

voor de functie van kantoren, maar ook voor de huisvesting en voor de vervoersbewegingen.

- *Digitalisering/connectiviteit:* Als samenleving doen we steeds meer digitaal, zowel zakelijk als privé. Data is inmiddels een nieuwe 'grondstof' in het economisch denken. Nieuwe technologische ontwikkelingen zoals kunstmatige intelligentie, robotica, 5G/6G, sensortechnologie, internet of things, mixed reality en de ontwikkeling van autonome voertuigen maken de stad en de mens steeds 'slimmer' en meer datagedreven. Dat heeft niet alleen gevolgen voor de 'zachte' infrastructuur (sociaaleconomisch) in de samenleving, maar ook op harde fysieke infrastructuur (o.a. glasvezelkabels, antennes, datacenters, energievoorziening).
- *Bodemdaling:* Bodemdaling heeft meerdere oorzaken. Een van die oorzaken is oxidatie (verbranding) van veen door daling van de grondwaterstand. Een andere oorzaak is de belasting van het bovengrondse gebruik (compactie). Dit kan leiden tot problemen met de fundering van gebouwen of met huisaansluitingen van ondergrondse leidingen zoals riolering, gas en water. In Leiden komt bodemdaling vooral voor ten noorden van de binnenstad.
- *Toenemende ongelijkheid:* de stijgende huizenprijzen en de verdergaande digitalisering, automatisering en robotisering zullen impact hebben op (de beroepen van) de mensen in stad en dus ook op het besteedbare inkomen. Wat maakt dat de ongelijkheid tussen groepen in de samenleving groter wordt.

3.4 Ambities

De bestaande stad, trends en ontwikkelingen en de foto van de leefomgeving leiden, samen met de vraag wat voor een stad Leiden in de toekomst wil zijn, tot ambities. Een ambitie kan het streven zijn om iets te behouden waar de gemeente al goed in is (zoals cultureel erfgoed), maar kan ook inspelen op grote toekomstige opgaven (zoals klimaatverandering). De stadsvisie 'Leiden, Stad van Ontdekkingen' met de pijlers '(internationale) kennis' en '(historische) cultuur' is de overkoepelende ambitie die de stad de afgelopen jaren vooruit heeft gebracht. Een stad die ontdekkingen doet én een stad die het waard is om ontdekt te worden. De Stad van Ontdekkingen verwelkomt nieuwe ideeën, nieuwe ondernemers, nieuwe bewoners, nieuwe inzichten en nieuwe gebruiken, nu en richting 2040. Daarbij is duurzame verstedelijking richting 2040 de opgave bij de ontwikkeling van de stad, waarbij klimaatadaptatie een belangrijke plek inneemt.

Om op alle trends, ontwikkelingen en toekomstige opgaven in te spelen, zijn de volgende ambities voor 2040 geformuleerd. Deze ambities zijn een verdere aanscherping ten opzichte van de ambities uit de diverse verhaallijnen in de Omgevingsvisie 1.0.

- Het toe te voegen programma (wonen, werken, voorzieningen) wordt zoveel mogelijk binnenstedelijk ingepast om de landschappelijke waarden aan de randen van de stad en in het buitengebied te behouden.
- In 2040 is Leiden een aantrekkelijke en gastvrije stad om te wonen. De stad heeft een gevarieerd en passend woningaanbod. Een stad waar iedereen mee kan doen, waar ruimte en aandacht is voor kwetsbare groepen en waar betaalbare woningen zijn voor elke inkomensgroep.
- In 2040 is de stedelijke economie van Leiden versterkt en verduurzaamd door op weg te zijn naar een volledig circulaire economie. Hierbij profileert Leiden zich als stad van (internationale) kennis en innovatie, met Leiden Bio Science Park als wereldspeler.

- In 2040 heeft Leiden een goed ondernemersklimaat, met bedrijvigheid die werk biedt op alle niveaus. De werkgelegenheid in de Leidse regio van 2040 past bij de diverse samenstelling van de beroepsbevolking.
- In 2040 heeft Leiden haar historische omgevingskwaliteiten en erfgoed behouden, benut, versterkt en zoveel mogelijk beleefbaar gemaakt.
- In 2040 blijft de stad in beweging en bereikbaar. Dit vraagt een overstap naar meer duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit en actieve vormen van verplaatsing als lopen, fietsen en openbaar vervoer (modal shift). Leiden Centraal is een belangrijk intercitystation en ov-knooppunt.
- In 2040 is Leiden klimaatadaptiever ingericht
- In 2040 heeft Leiden meer groen en water en is dit beter bruikbaar en beleefbaar, met een grotere biodiversiteit en betere ecologische en recreatieve verbindingen
- In 2040 is Leiden een stad waar Leidenaars gestimuleerd worden om er een gezondere leefstijl op na te houden, onder meer door meer te bewegen en door een gezonder gewicht te hebben. Een stad waar het voor iedereen mogelijk is om te sporten, bewegen en spelen in en buiten de stad. De openbare ruimte is veilig en nodigt uit tot spelen, bewegen en sporten.
- In 2040 is de gezondheidswinst toegenomen door schonere lucht en is het aantal geluidgehinderden, ondanks de verdichtingsopgave, afgenomen.
- In 2040 is de uitstoot door broeikasgassen afgenomen.
- In 2040 is de gebouwde omgeving van Leiden voor een groot deel aardgasvrij. Duurzame elektriciteit wordt binnen de stad vooral opgewekt met zonnepanelen. Het overige deel zal, gezien de beperkte ruimte in de stad, vooral van buiten de stad moeten komen.



3.5 Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen Verenigde Naties



Met deze omgevingsvisie draagt de gemeente Leiden bij aan realisatie van de Sustainable Development Goals (SDG's; Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen) van de Verenigde Naties. Deze 17 doelen fungeren als agenda voor duurzame ontwikkeling tot 2030. Alle doelen hebben subdoelen die direct of indirect verband houden met het dagelijkse werk van lokale overheden. Het onderschrijven van deze doelen helpt de gemeente Leiden bij het behalen van haar duurzaamheidsambities. Hieronder laten we in steekwoorden zien hoe deze omgevingsvisie aan 9 van de 17 doelen bijdraagt.

VN-doel: Goede gezondheid en welzijn

(Mentale) gezondheid en welzijn van inwoners bevorderen, Veilige inrichting van openbare ruimte, gebouwen en installaties, Uitnodigende voorzieningen voor sport, spel, recreatie, wandelen en fietsen, Aantal doden en gewonden in het verkeer verminderen. Aandacht in omgevingsvisie Gezonde en beweegvriendelijke openbare ruimte. Bevorderen van lopen en fietsen. Autoluwe gebieden in de stad. Veilige

inrichting van straten met (waar mogelijk) voorrang voor voetgangers en fietsers. Groen-blauw raamwerk in de stad met aantrekkelijke openbare ruimte met water en groen in alle wijken. Goede routes naar het landschap om de stad. Tegengaan hittestress door vergroening en koele routes. Groene en uitdagende schoolpleinen, stadstuinieren, daktuinen. Ontmoetingsfuncties in wijken, voldoende afwisseling van functies, nabijheid door mix aan functies. Beperking lawaai-overlast en licht-, trillings- of geurhinder. Rookvrije Generatie.

VN-doel: Schoon water en sanitair

Veilig en betaalbaar drinkwater, vermindering verontreiniging, efficiency waterverbruik verhogen, integraal waterbeheer, ecosystemen beschermen en herstellen, bewonersparticipatie. Aandacht in omgevingsvisie Bij toename aantal woningen uitbreiding van ondergrondse infrastructuur nodig, zoals riolering en drinkwatervoorziening. Klimaatadaptatie: duurzame riolering en ruimte voor wateropvang en buffering. Koppelkansen voor vervangen riolering. Waterstad: drager van zowel recreatief als functioneel nut. Milieukwaliteit als voorwaarde voor gezonde leefomgeving. Ecologische waterkwaliteit verbeteren, natuurvriendelijke oevers. Verbinden van infrastructuur en ontwikkelingen boven en onder de grond; afstemmen beheer en onderhoud.

VN-doel: Betaalbare en duurzame energie

Aandeel hernieuwbare energie vergroten en energie-efficiëntie verhogen. Aandacht in omgevingsvisie Energietransitie. Uitbreiding ondergrondse infrastructuur. Netwerken en ruimtebeslag in beeld brengen en klaar maken voor de toekomst. In 2050 klimaatneutraal. Energiebesparing, opwekken van duurzame energie en toewerken naar aardgasvrije stad. Warmtenet in 2040. Water als energiedrager. Nieuwe en andere manieren om woningen te verwarmen. Beperken van energievraag. Optimale benutting van daken van woningen, (met aandacht voor erfgoed).

VN-doel: Eerlijk werk en economische groei

Economische productiviteit door diversificatie en innovatie, focus op sectoren met hoge toegevoegde waarde en arbeidsintensieve sectoren, Volledige werkgelegenheid en waardig werk voor iedereen, ook jonge mensen en mensen met een beperking, Duurzaam toerisme dat banen schept en bijdraagt aan lokale cultuur en streekproducten. Aandacht in omgevingsvisie Aantrekkelijk ondernemers- en vestigingsklimaat. Twee grote en onderscheidende economische clusters: Innovation District Leiden Bio Science Park en historische binnenstad (o.a. cultuurtoerisme). Gaat samen met brede economische basis in de stad. Circulaire economie in 2050. Aansluiting tussen vraag/aanbod (beroeps)onderwijs en arbeidsmarkt, werkgelegenheid en bedrijfslocaties. Functievermenging wonen-werken in wijken, waar mogelijk. Goede bereikbaarheid kantoor- en bedrijfslocaties, ook met OV. Goede digitale connectiviteit voor alle bewoners en gebieden. Behoud, herstel, ontsluiten en verbinden van waardevol landschap en erfgoed.

VN-doel: Duurzame steden en gemeenschappen

Adequate, veilige en betaalbare huisvesting en basisvoorzieningen. Beschermen en versterken van cultureel en natuurlijk erfgoed. Verkeersveiligheid en openbaar vervoer. Integrale plannen voor duurzame verstedelijking. Rampenparaatheid. Milieueffect steden. Groene en openbare ruimte. Relatie stad en omgeving, Gevarieerd en gespreid aanbod van passende, goede (huur) woningen voor alle doel- en inkomensgroepen, Goede bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen, toegankelijkheid. Aandacht in omgevingsvisie Ruimtelijke en historische structuren beter benutten en herkenbaar maken. Compleet, sterk, open en mooi. Historie, cultuur, kennis versterken elkaar. Universiteit, monumenten, musea, Leiden Bio Science Park, stedelijke voorzieningen. Sterke economische positie. Groene en verstedelijkte leefomgeving. Biodiversiteit versterken en natuurinclusief ontwikkelen. De stad is van ons allemaal, waarin mensen worden uitgenodigd mee te doen. Oog voor kwetsbare groepen, en een woning voor iedereen. Wonen, werken en voorzieningen zoveel mogelijk nabij (mix), bereikbaar te voet, te fiets of met OV via aantrekkelijke veilige routes. Duurzaam veilige inrichting van infrastructuur. Nadruk op actieve en gezonde manier van verplaatsen. Duurzame waterstad. Leefbaar, duurzaam, groen. Klimaatadaptie en energieneutraal. Compacte stad, kloppend hart in de regio, met menselijke schaal. Werk-met-werk maken. Gebiedsgericht werken met leefmilieus.

VN-doel: Verantwoorde consumptie en productie

Duurzaam beheer en gebruik van natuurlijke hulpbronnen, Afvalproductie verminderen via preventie, recycling en hergebruik. Aandacht in omgevingsvisie Grondstoffenstromen, circulaire economie in 2050. Materialen en grondstoffen steeds zo hoogwaardig mogelijk inzetten. Verantwoord omgaan met onze grondstoffen. Verdergaande afvalscheiding en het tijdelijk opslaan van materialen, grondstoffen of producten. Kennis en innovatie op dit gebied stimuleren.

VN-doel: Klimaatactie

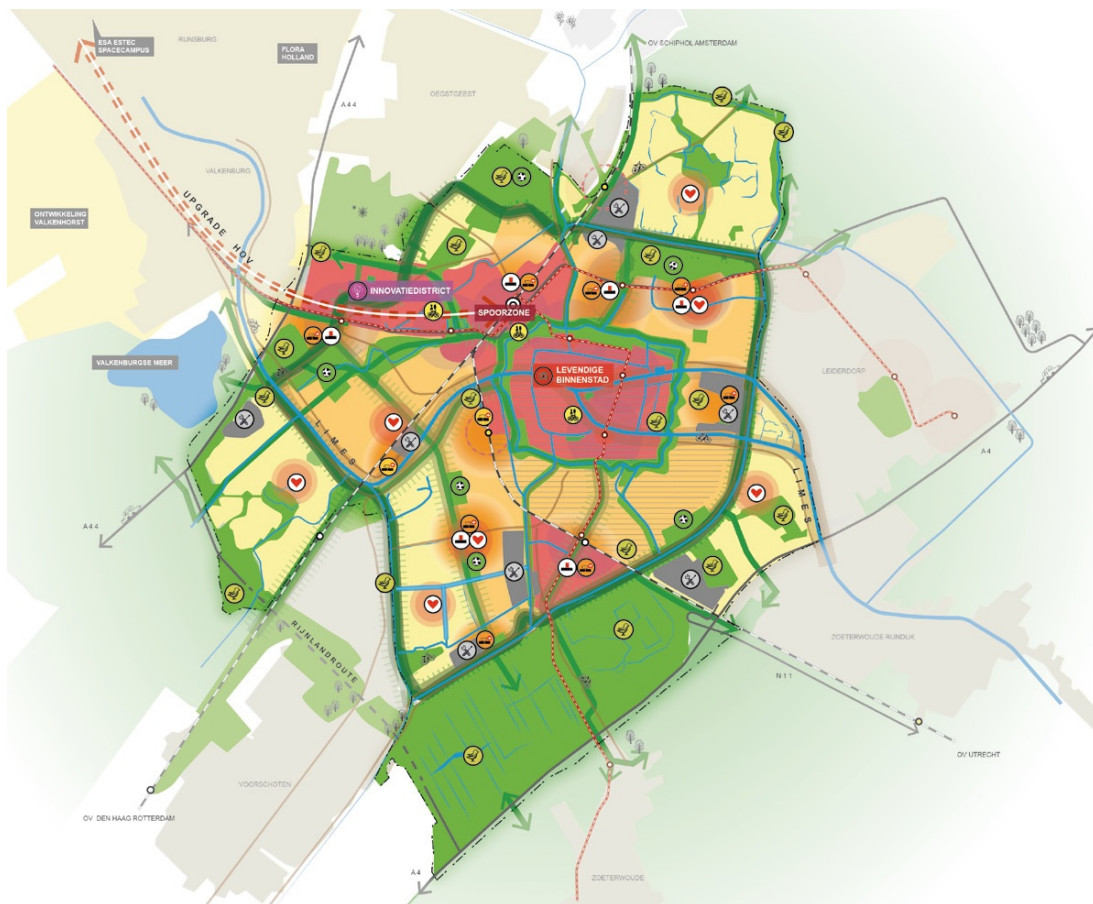
Weerbaarheid en aanpassing aan klimaatrisico's verhogen; verbetering menselijke en institutionele vaardigheden voor klimaatadaptie en mitigatie, ook in ontwikkelingslanden. Aandacht in omgevingsvisie Groene en gezonde leefomgeving. Energietransitie en aardgasvrij. Klimaatverandering en klimaatadaptatie > klimaatrobuustheid. Energieneutraal en klimaatneutraal. Leefbaar, duurzaam en groen. Waterstad. Hittestress tegengaan door vergroening van openbare en private ruimten. Waterberging en -afvoer verbeteren, opvangcapaciteit vergroten. Groen-blauw raamwerk draagt bij aan kwaliteit leefomgeving mens, planten dier. Natuurhistorische locaties koesteren en biodiversiteit verbeteren. Ondergrond en boven de grond koppelen.

VN-doel: Leven in het water

Verontreiniging veroorzaakt op land tegengaan; duurzaam beheer kustecosystemen; duurzaam gebruik van maritieme hulpbronnen, overbevissing tegengaan. Aandacht in omgevingsvisie Behouden, beter benutten en beleefbaar maken van watergangen als Oude Rijn, Vliet, grachten, trekvaarten etc. Ook als verbinding met omliggende landschappen. Onderdeel van groene leefomgeving. Recreatie, ecologie, Waterstad. Klimaatrobuustheid. Toegankelijkheid van water. Mogelijkheden energieopwekking en transport via water onderzoeken.

VN-doel: Leven op het land

Duurzaam gebruik van bossen, droge gebieden, biodiversiteit versterken, waarden van ecosystemen en biodiversiteit integreren in nationale en lokale planning. Aandacht in omgevingsvisie Behoud en versterking van open, robuuste en onderling verbonden landschappen die doorlopen tot aan de oevers van de Oude Rijn. Groen-blauw raamwerk verbindt klein en groot groen: 'van gevel tot Groene Hart' en draagt bij aan groene en biodiverse leefomgeving. Compact en nabij. Historie koesteren. Klimaatrobuuste leefomgeving. Leefbaar, duurzaam en groen. Stadsontwikkeling en bevolkingsgroei, verstedelijking en verdichting. Natuurinclusief bouwen. Voorkomen van uitdroging en bodemdaling, afstemming bij boven- en ondergrondse (bouw)werkzaamheden.



Integrale visiekaart Leiden 2040 - Stad van Ontdekkingen en kloppend hart in de regio

LEGENDA

- | | |
|--|---|
| Dynamisch |  Recreatieve verbinding naar omliggend landschap |
| Levendig |  Versterken beleving historische route |
| Luw |  Oude Rijn cultuurhistorische drager (onderdeel Limes) |
|  Innovation District LBSP + Spoorzone |  Hoofdwaterstructuur |
|  Levendige binnenstad |  Vergroten bestaande watergang |
|  Bedrijventerrein |  (Wijk)sportpark |
|  Potentiegebied (zie ook kaarten vestigingsklimaat en hoogbouw) |  Natuurhistorische locatie (locatie indicatief) |
|  Hart van de wijk |  Spoorweg |
|  Hoogbouwcluster |  Treinstation |
|  Beschermde stadsgezichten |  HOV R-Net |
|  Groen-blauw raamwerk |  Potentieel nieuw treinstation |
|  Ringen en Spaken |  Gewenste Upgrade OV verbinding |
|  Tweede groene ring |  Autoluw gebied |

4 Leiden, Stad van Ontdekkingen en kloppend hart in de regio

4.1 Leiden, Stad van ontdekkingen

We kijken terug vanuit 2040. Samen met bewoners, ondernemers, private partijen en andere overheden heeft de gemeente zich ingespannen om van Leiden een aantrekkelijke, leefbare, duurzame, inclusieve en ondernemende stad te maken. In dit hoofdstuk kijken we terug op de keuzes die Leiden heeft gemaakt tot de stad die ze nu is.

Het is 2040. Leiden, Stad van Ontdekkingen met de pijlers '(internationale) kennis' en '(historische) cultuur', is een prachtige en prettige stad om in te wonen, te werken, te recreëren en om te bezoeken. De afgelopen twintig jaar is er geïnvesteerd in deze pijlers en in de duurzame, leefbare, innovatieve en inclusieve stad waar plek is voor iedereen.

4.2 Kloppend hart in de regio

Leiden maakt onderdeel uit van een verstedelijkt gebied langs de Oude Rijn. Bewoners gebruiken deze Leidse regio om hun dagelijkse activiteiten te organiseren. De Leidse regio van Zoeterwoude tot Zee is één stedelijk netwerk waarbinnen bewoners vaak niet eens merken dat ze gemeentegrenzen kruisen. Leiden is de historische en innovatieve centrumstad van deze Leidse regio. De regio heeft een rijke variatie aan woonmilieus, werkgebieden, voorzieningen en landschappen. Je kan in deze regio landelijk wonen of juist hoogstedelijk, bijvoorbeeld rond het station. Je kan op alle niveaus kennis opdoen: bij de Universiteit Leiden, het hbo en mbo, via vakopleidingen, op middelbare en lagere scholen en in de praktijk bij bedrijven. Ook kan je doorstromen naar werk in de top van innovatieve bedrijven in Europa, in de maakindustrie en bij midden- en kleinbedrijven. De parken, groengebieden en karakteristieke landschappen bieden allerhande recreatiemogelijkheden zoals varen, fietsen, sporten en spelen. Leiden heeft in 2040 de centrale ligging verder benut en vormt de verbindende schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam- Den Haag en Utrecht en ligt nabij twee luchthavens.

Leiden – met in het bijzonder de historische binnenstad, de spoorzone (met intercystation Leiden Centraal) en Leiden Bio Science Park – vormt het kloppende hart van deze aaneengesloten stedelijke regio. De historische binnenstad – met de grachten en historische monumenten, de vele winkels, voorzieningen, culturele activiteiten, zoals de musea en evenementen en congresfaciliteiten – trekt inwoners van de stad en regio, bezoekers van daarbuiten, cultuurtoeristen en zakelijke bezoekers. De historische binnenstad, die in de noordwestzijde overgaat in de spoorzone Knooppunt Leiden Centraal, is het hart van de historische cultuur. Knooppunt Leiden Centraal is met het intercystation hét in-, uit- en overstapknooppunt voor de hele regio. De spoorzone is uitgegroeid tot een aantrekkelijk gemengd (hoog)stedelijk gebied met werken, wonen, horeca en vrijetijds- en andere voorzieningen en een uitnodigende openbare ruimte. Het Leiden Bio Science Park aan de westzijde van het station is het hart van de internationale kennis: een indrukwekkend kenniscluster en wereldspeler op gebied van Life Science & Health. Het LBSP is doorgegroeid naar een Innovation District met een mix aan stedelijke functies in een inspirerende omgeving. Hier komen innovatieve bedrijven, het LUMC, de Universiteit Leiden en andere onderwijsinstellingen samen met de creatieve sector, woningen, voorzieningen en horeca in een aantrekkelijke buitenruimte. De openbare ruimte nodigt uit tot formele en informele ontmoetingen, flexibel werken en spontane kennisuitwisseling. De historische binnenstad, de spoorzone en Innovation District LBSP lopen – met elk een eigen sfeer – als vanzelfsprekend in elkaar over.

Leiden is in 2040 een compacte historische centrumstad waarvan een groot deel van het grondgebied bebouwd is. Het open buitengebied dat er is, wil Leiden behouden. Dit biedt kansen en maakt tegelijkertijd keuzes noodzakelijk. Leiden heeft zich de afgelopen decennia onderscheiden in stedelijke gemengde woon- en werkmilieus met voorzieningen. Daarbij is de stad zeer zorgvuldig met de beschikbare ruimte omgegaan. Er is ruimte gecreëerd voor het bouwen van woningen en het realiseren van banen. Er zijn woningen voor alle doelgroepen en alle categorieën bijgekomen, met aandacht voor betaalbare woningen en kwetsbare doelgroepen. Leiden heeft een weerbare en vitale economie met een breed palet aan stedelijke en (circulaire) economische functies met bedrijvigheid, kantoren en gemengde werkgebieden. Het Leiden van 2040 is een verbonden stad, zowel fysiek als sociaal. Wonen, werken, voorzieningen en recreëren zijn gecombineerd of liggen op korte afstand van elkaar. Leiden is een sociale stad. In het inclusieve Leiden van 2040 is het vanzelfsprekend dat alle Leidenaren meetellen, meedoen, zich thuis voelen en naar elkaar omkijken.

Er is ruimte gemaakt voor groen en water om in te spelen op klimaatveranderingen, de biodiversiteit te versterken en een gezonde en beweegvriendelijke leefomgeving te bieden. Dit zien we op veel plekken terug; van meer ruimte voor wateropvang en -berging, vergroening op en aan gebouwen, in tuinen en in de openbare ruimte, tot aan goede routes naar het buitengebied: van de geveltuin tot het Groene Hart. Een robuust groen-blauw raamwerk in de stad vormt de basis voor een goede stedelijke ontwikkeling, waardoor Leiden op een aantrekkelijke manier kon worden verdicht. Stadsontwikkeling gaat daarmee altijd samen op met groen/blauw-ontwikkeling. Naast het Singelpark (de eerste groene ring) is een tweede groene ring tot stand gekomen, als onderdeel van het groen-blauwe raamwerk. Groene routes, de 'spaken', verbinden de ringen met elkaar en verbinden de stad met de karakteristieke landschappen rond de stad. Het raamwerk van groen-blauwe ringen en spaken verbindt bestaande parken, (wijk)sportparken, groene plekken en water in de stad.

Daarnaast voegt het raamwerk nieuw groen toe. Zo ligt er al op korte afstand van de woning een groene route voor ommetjes, om te sporten, naar een park of naar het buitengebied te gaan. Dit draagt bij aan

de gezonde, diverse en beweegvriendelijke leefomgeving met ruimte voor sporten, ontmoeten, spelen en bewegen, zo veel als mogelijk in de buurt. Een aantrekkelijke leefomgeving voor mens, plan en dier. De extra ruimte voor groen en water is gevonden door de beschikbare ruimte anders in te delen, door in te zetten op een verschuiving tussen vervoerswijzen (modal shift), compact te bouwen, verticaal ruimte te benutten (op en aan gebouwen) en openbare ruimte minder stenig te maken.



De afgelopen decennia is het accent steeds meer gelegd op duurzame mobiliteit: manieren van vervoer die gezond, schoon, veilig en ruimte-efficiënt zijn. De nadruk ligt in 2040 meer op lopen en fietsen, het openbaar vervoer en vervoer over water en minder op auto's, met als basis verbeterde voetgangers- en fietsnetwerken. Dankzij de uitgekende wegenstructuur in combinatie met hubs/overstapplaatsen en deelsystemen is de stad ook voor bijvoorbeeld bedrijven, winkels en hun toeleveranciers bereikbaar. Deze andere verdeling van de ruimte, waarbinnen de auto een minder prominente rol speelt, heeft bijgedragen aan een leefbare, klimaatbestendige, biodiversere en beweegvriendelijke stad. Bij alle ontwikkelingen zijn milieuaspecten luchtkwaliteit, geluid, geur en trillingen onderdeel geweest van de afweging.

Er is ook ruimte gemaakt voor de netwerken van vitale infrastructuur, elektra en water en data. Op deze manier wordt continu voorzien in water, elektriciteit, warmte en data, zodat alle functies in de stad kunnen blijven functioneren. Deze netwerken zijn in samenhang met elkaar en in relatie tot andere functies die de bodem heeft (klimaatadaptatie, biodiversiteit, ondergrondse bebouwing) ontworpen. Om alle ontwikkelingen en voorzieningen in de stad te faciliteren en te laten functioneren zijn de bovengrondse en ondergrondse functies zorgvuldig in kaart gebracht en op elkaar afgestemd. Daarnaast zijn er energiebesparende maatregelen genomen en is er in de stad en samen met de regio geïnvesteerd in de overstap naar duurzame energie.



De geconcentreerde ontwikkeling van de stad maakte het belangrijk om in alle delen van de stad een hoge ruimtelijke kwaliteit te behouden of te realiseren, zowel in de openbare ruimte als in (de architectuur van) de bebouwing. Ontwikkelingen dragen ook bij aan de kwaliteit van de ons omringende landschappen. Hierbij vormt de historie de basis en inspiratie voor nieuwe ingrepen. De cultuurhistorische ontwikkeling van de stad blijft in alle wijken zo veel mogelijk beleefbaar. Daarbij is ook ruimte voor nieuwe lagen, kwaliteiten en leefmilieus. De ontwikkeling van de stad staat immers nooit stil. De stad verandert voortdurend. Als drager van de lokale identiteit is het erfgoed de rode draad die zorgt voor verbondenheid met de eigen leefomgeving.

Richting 2040 zijn veel keuzes gemaakt, steeds in samenhang met elkaar. Dankzij deze keuzes is er ruimte gemaakt om de stad te verdichten en tegelijkertijd aantrekkelijk, gezond en leefbaar te houden. De opgaven die op de stad afkwamen, zijn benut om nieuwe kansen en nieuwe leefmilieus te creëren. Er is meer samenhang binnen de stad tussen de wijken onderling en tussen de stad en de kernen in de regio, zowel ruimtelijk als sociaal. Dit heeft de gemeente niet alleen gedaan. Juist door samen te werken met bewoners, ondernemers, andere overheden en private partijen is Leiden in 2040 de aantrekkelijke, leefbare, duurzame, gezonde, inclusieve en ondernemende stad die we voor ogen hadden.



Verbeeldingen kaartlagen en visie

5 Visie vertaald naar Leidse keuzes op stadsniveau

5.1 Groen Blauw Raamwerk

Inleiding stadsbrede thema's

De visie op de fysieke leefomgeving van Leiden in 2040 vraagt om keuzes. Daarbij zien we duurzame verstedelijking als rode draad in de ontwikkeling van de stad, waarbij klimaatadaptatie een belangrijke plek in neemt.

De omgevingsvisie bestaat uit een veelvoud aan onderwerpen, daarom is de uitwerking opgedeeld in vier overkoepelende thema's. De vier thema's hebben een onderlinge relatie en dragen elk op hun eigen manier bij aan de realisatie van de ambities. Binnen de thema's worden Leidse keuzes gemaakt die de richting voor de toekomst van de stad aangeven. Deze keuzes zijn stadsbreed, maar kunnen wel een verschillende uitwerking/inpassing krijgen in specifieke delen van de stad. De thema's zijn als het ware verschillende samenhangende lagen in dezelfde kaart. De vier overkoepelende thema's zijn:

- Groen-blauw raamwerk
- Aantrekkelijk vestigingsklimaat
- Duurzame mobiliteit
- Bodem als fundament

De opgaven en ambities in deze omgevingsvisie zijn fors, dit vraagt diverse inspanningen van iedereen die woont, werkt en recreëert in de stad, de gemeente en van onze partners. De gevraagde inspanningen kunnen per thema en uitwerking verschillen. Verdere concretisering vindt plaats bij diverse initiatieven, in de uitvoering, het beleid of de regelgeving.

Bij het maken van de Leidse keuzes heeft de gemeente een afweging gemaakt in hoeverre de keuzes:

- voortbouwen op lijn van de stad en Leidse kenmerken en identiteit versterken;
- inspelen op de transitieopgaven waar de gemeente voor staat, zodat geen afwenteling op volgende generaties plaatsvindt;

- het slim combineren van opgaven en meervoudig en flexibel ruimtegebruik mogelijk maken (zowel ondergronds als bovengronds);
- bijdragen aan de leefbaarheid in de stad;
- waar nodig regionale opgaven agenderen.

5.1 Groen-blauw raamwerk



Themakaart groen-blauw raamwerk 2040

Om de grote en urgente opgaven op het gebied van onder andere klimaatadaptatie, biodiversiteit, gezondheid, duurzame mobiliteit en ruimte voor groene recreatiemogelijkheden in en rondom de stad het hoofd te bieden, heeft Leiden niet voldoende aan de huidige groene plekken, groenstructuren en waterlopen in de stad. Die huidige groene plekken en waterlopen komen al onder druk te staan vanwege de verstedelijkings- en verdichtingsopgave in de stad en voldoen niet voor het opvangen van gevolgen van de klimaatveranderingen (droogte, extreme neerslag en hitte). Daarom is het belangrijk om op de schaal van de stad na te denken over het versterken van de groen-blauwstructuur in Leiden, zowel wat betreft de ruimtevrage als de kwaliteit. Een aantrekkelijke groen-blauwstructuur en een goed ingerichte openbare ruimte spelen in op deze urgente opgaven, dragen bij aan de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in de stad. Daarnaast draagt het ook bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor mensen en bedrijven en heeft het daarmee ook economische waarde voor de stad.

Leidse keuzes op stadsniveau

We realiseren een robuust groen-blauw raamwerk voor klimaatadaptatie, mens, dier en natuur.

Een uitstekend groen-blauw raamwerk in de stad vormt de basis voor een leefbare stad, een goede stedelijke ontwikkeling, een aantrekkelijk vestigingsklimaat en hoe om te gaan met de gevolgen van klimaatveranderingen.

We maken een groen-blauw raamwerk voor mens, dier en natuur door bestaande groengebieden en waterlopen met elkaar te verbinden via groene routes tot een samenhangend stadsnetwerk met groene ringen en spaken. Dit groen-blauw raamwerk vindt veelal zijn basis in de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische groen- en waterstructuren in de stad. We versterken de kwaliteit en identiteit van die gebieden en structuren en verbinden deze tot een hoogwaardig netwerk. Dit raamwerk draagt bij aan klimaatadaptatie, versterken van de biodiversiteit, gezonde leefomgeving en het verbeteren van de

luchtkwaliteit, leefbaarheid, recreatiemogelijkheden, beleving van cultuurhistorische waarden en de beweegvriendelijkheid van de stad. Daarnaast versterkt het raamwerk de beleefbaarheid van de historische structuren van de stad en draagt het bij aan de (historische) betekenis van openbare (groene) ruimte als plek voor ontspanning en sociale ontmoeting. Dit groen-blauw raamwerk is zo ontworpen dat het kleine en grote groen en blauw overal in de stad nabij zijn. Delen worden intensiever gebruikt en zijn bijvoorbeeld meer gericht op recreatie. Andere delen zijn luwer en meer gericht op natuurwaarden. Het raamwerk verbindt ook de stad met het buitengebied (de landschappen buiten de stad zoals de kust, de plassen en het veenweidegebied). Het groen-blauw raamwerk vormt zo de levensaders voor mens, plant en dier in de stad.

Met het groen-blauwe raamwerk worden bestaande, soms versnipperde groengebieden en waterstructuren slim verbonden, (grotendeels) toegankelijk gemaakt of uitgebreid zodat de meerwaarde voor gebruik, beleving en zichtbaarheid zo groot mogelijk is voor de stad. Het verbindt onder andere parken, (wijk)sportparken, groenzones, begraafplaatsen, volkstuinten, stadstuinen, delen van de landgoederenzone, natuurhistorische locaties (gebieden met hoge ecologische waarden, indicatief aangegeven op de kaart) en waterlopen. De inrichting en vormgeving van het groenblauwe raamwerk is afgestemd op de functie en de betekenis in dat deel van de stad en draagt bij aan de identiteit van de plek. De grotere structuur is steeds herkenbaar.



We intensiveren het vergroenen van de stad waar mogelijk

Op veel plekken in de stad zijn kleine oppervlakken groen en water aanwezig in straten, hoven en tuinen. Deze kleine oppervlakken hebben veel betekenis op straat- en buurtniveau en zijn gezamenlijk van belang voor de stad als geheel. Denk bijvoorbeeld aan de ecologische betekenis van alle privétuinen in Leiden bij elkaar. Het vergroenen, natuurinclusief en energieneutraal bouwen en klimaatadaptief en natuurvriendelijk inrichten en beheren kan op tal van manieren en op veel verschillende plekken. De openbare ruimte draagt met een natuurinclusieve en faunavriendelijke aanleg, natuurlijke vegetatie en ecologisch beheer bij aan een biodiverse inrichting. Leiden stimuleert bewoners, eigenaren en stadspartners om ook in de privétuinen en -terreinen te ontharden en te vergroenen. Daarbij stimuleert Leiden ook het stadstuinieren in bijvoorbeeld buurttuinen, moestuinen, volkstuinten en op schoolpleinen. Dit draagt mede bij aan de biodiversiteit.

Al dit groen en water kan, naast de eerder beschreven doelen, ook bijdragen aan bijvoorbeeld onderwijsdoeleinden, het kan gecombineerd worden met realiseren van speel-, sport- en beweegmogelijkheden in de openbare ruimte en heeft een maatschappelijke functie: het brengt mensen bij elkaar.

We benutten het water beter en maken het beter beleefbaar

Leiden is van oudsher verbonden met het water en heeft in totaal ongeveer 110 kilometer aan watergangen. Het is ons erfgoed, het draagt bij aan de identiteit van de stad, de leefbaarheid, klimaatadaptatie en biodiversiteit in de stad. We kiezen ervoor om het water beter te benutten en zo de identiteit van de stad te versterken, de biodiversiteit in de stad te vergroten en ecologische verbindingen te versterken, wateroverlast en watertekort tegen te gaan en recreatiemogelijkheden in de stad te vergroten. Waar nodig wordt extra ruimte voor water gemaakt in de stad. Bijvoorbeeld op plekken waar het verhard oppervlak toeneemt of als verbinding tussen bestaande waterlopen. De historische trekvaarten van Leiden – zoals de Vliet (voormalig kanaal van Corbulo) en de Haarlemmertrekvaart – vormen een belangrijke schakel tussen stad en regio en maken deel uit van de provinciale erfgoedlijn Trekvaarten. We zetten ons in om de ruimtelijke kwaliteit en het gebruik van de trekvaarten te optimaliseren. In de tijd van de Romeinen vormde de Rijn de Romeinse rijksgrens: de Limes. Met park Matilo maakt Leiden deel uit van het internationale Unesco werelderfgoed Romeinse Limes. Een goede borging van de cultuurhistorische waarden van de Limes in Leiden (op basis van de onderzoeks-agenda archeologie en bouwhistorie) en van de beleving en verbinding van de Limes, in het bijzonder van park Matilo als Unesco-locatie en stepping stone stad en ommeland, is daarbij van belang, ook als onderdeel van de provinciale erfgoedlijn Romeinse Limes.

Groen wordt hier gebruikt als verzamelnaam voor straat, natuurlijk grasland, natuurlijke oevers, bossjes/struiklagen en boomstructuren.

Blauw wordt hier gebruikt als verzamelnaam voor al het water in de stad zoals rivieren, grachten, singels, vaarten en sloten. Beiden zijn belangrijk als leefomgeving van mens, dier en plant.

Hoe bereiken we dit?

Uitwerking robuust stedelijk groen-blauw raamwerk

Groene ringen en spaken realiseren

Het groen-blauwe raamwerk bestaat uit groene ringen en spaken die bestaand groen en blauw verbinden, samen met de grote waterlopen. De groene ringen en spaken dragen onder andere bij aan de klimaatadaptatie, het versterken van de biodiversiteit, aan de leefbaarheid en een gezonde en beweegvriendelijke leefomgeving. De ringen kunnen gezien worden als groene kralensnoeren (inclusief water), die al aanwezige groene en betekenisvolle plekken in de stad, zoals parken, (wijk) sportparken, groenzones, begraafplaatsen, natuurhistorische locaties en waterlopen, verbinden via aantrekkelijke groene voetgangers- en waar mogelijk fietsroutes. Het Singelpark is de eerste groene ring, een 6 km lang stadspark centraal in de stad. Rondom de stad ligt het buitengebied bijvoorbeeld de Oostvlietpolder en Park Cronesteyn). Hiertussen komt een nieuwe tweede groene ring, door het verstedelijkte gebied. Groene spaken verbinden de ringen. Een aantal van deze spaken verbindt ook de stad met de omringende karakteristieke landschappen in de regio, zoals kust en bossen, landgoederen, plassengebied en veenweidegebied. Hier maken (extra) bruggen de routes compleet. Op deze manier is het mogelijk om je in alle windrichtingen door de stad lopend of fietsend via groene routes te verplaatsen.

De ringen en spaken bestaan onder andere uit royale voetgangers- en fietsroutes met een groene (vaak met water gecombineerde) inrichting, uitstraling en belevingswaarde. Ze dragen waar mogelijk bij aan opvang en buffering van neerslag, koele routes en plekken en aan biodiversiteit. Delen van het raamwerk worden intensiever gebruikt. Andere delen zijn luwer en meer op natuurwaarden ingericht, met minder toegankelijke of meer donkere delen. Zo wordt bij de inrichting van de verschillende delen van het raamwerk rekening gehouden met de lokale identiteit van de plek in de stad, met verschillende thema's (zoals klimaatbestendigheid, biodiversiteit, recreatie en gezond bewegen en spelen in de stad) en met het beheer. De inrichting van het raamwerk kan bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit en beperking van geluidsoverlast. Waar mogelijk worden doelstellingen op het gebied van groen gecombineerd om de beschikbare ruimte zo slim mogelijk te benutten.

De inrichting van de ringen en spaken moet voldoen aan een aantal basiskwaliteiten. De inrichting heeft een groene uitstraling door de aanwezigheid van beplanting of bomen. De keuze valt daarbij op boom- en plantensoorten die passen bij het toekomstige klimaat in de stad, de biodiversiteit versterken, zorgen voor voldoende schaduw en passen bij de lokale bodemkenmerken.



Waar mogelijk worden groengebieden natuurinclusief en faunavriendelijk aangelegd en ingericht en ecologisch beheerd. Vaak wordt de groene route gecombineerd met water. De routes voor voetgangers en fietsers zijn comfortabel en veilig.

De herkenbaarheid van de (routes in) ringen en spaken kan bijvoorbeeld versterkt worden door het gebruik van herkenbaar straatmeubilair, afstemming in materiaalgebruik en soorten flora. Het is belangrijk om deze ringen en spaken in samenhang met bodem en ondergrond te ontwikkelen. Dit omdat de inrichting van de bodem zowel kansen (vrijhouden van bebouwing) als bedreigingen (beperkte wortelruimte voor bomen) kan bieden voor het groen.

Verbindingen met het buitengebied verbeteren

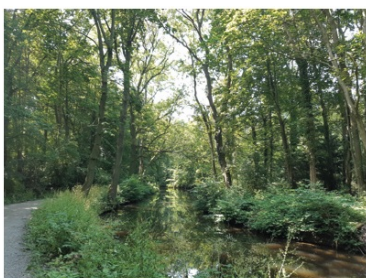
De waarde van het omliggende buitengebied is groot voor een compacte stad als Leiden. De verscheidenheid aan landschappen in onze regio biedt veel keuze om bijvoorbeeld te recreëren. De verbindingen van de stad naar het buitengebied en vice versa worden versterkt door het realiseren van goede routes en extra verbindingen voor mens en natuur. Verbindingen op de schaal van Hart van Holland zijn eerder geagendeerd in de Regionale Agenda Omgevingsvisie 2040, in provinciaal beleid Groene Blauwe Raamwerk Zuid-Holland en bij Nationaal Park Hollandse Duinen. Deze verbindingen zijn van stadsoverstijgend belang met routes richting bijvoorbeeld het Groene Hart, de kust en het Valkenburgse Meer.. Ze kunnen ook als voetgangers- en fietsroutes of ecologische verbindingen meerdere doelen dienen. Leiden zal met de buurgemeenten en bijvoorbeeld de provincie samenwerken om deze routes te behouden of te realiseren en de beoogde kwaliteit te borgen. Rond het Valkenburgse Meer werkt Leiden samen met buurgemeenten aan de 'recreatieve hotspot' tussen Leiden en Valkenhorst.

De Oostvlietpolder is een van de weinige (buiten)gebieden in Leiden. De Oostvlietpolder blijft open, onbebouwd en groen en wordt doorontwikkeld als een duurzame groene en recreatieve schakel die de omliggende groengebieden met elkaar verbindt. Initiatieven binnen de Oostvlietpolder dienen bij te dragen aan de versterking van het duurzaam groene karakter. Het karakteristieke open slagenlandschap is daarbij het uitgangspunt voor verdere inrichting.



Ecologie en biodiversiteit versterken

We willen de ecologische waarden in de stad versterken. Onderdeel van het raamwerk zijn ook de belangrijke natuurhistorische locaties (gebieden met hoge ecologische waarden, zie kaart.) en de ecologische verbindingen hiertussen en naar het buitengebied. De natuurhistorische locaties hebben verschillende verschijningsvormen en specifieke flora of fauna waarom deze bijzonder zijn. Bij ontwikkeling dient hier rekening mee gehouden te worden. Onderdeel van het raamwerk is ook een aantal ecologische verbindingen en routes voor verschillende soorten dieren. Daarnaast spelen ook gebieden als spoorbermen een rol als ecologische zone. Om de ecologische waarde in de stad te versterken, is het belangrijk de openbare ruimte natuurvriendelijk in te richten en te beheren. Verder moeten ontbrekende schakels worden gerealiseerd. Dit zijn bijvoorbeeld de verbindingen tussen groen aan beide zijden van de A44, beide zijden van de A4 en beide zijden van het spoor (Oude Lijn). Voor het versterken van de biodiversiteit is het ook van belang dat er in het groenblauwe raamwerk rustige en donkere delen zijn, die minder toegankelijk zijn voor mensen.



Parken en (wijk)sportparken onderdeel maken van het raamwerk en verbinden met het omliggende groen

De bestaande parken en wijk sportparken worden met elkaar verbonden via de groene ringen en spaken en krijgen hierdoor meer betekenis voor de stad dan ze hebben als losstaande parken. De parken en wijk sportparken hebben een recreatief doel. Daarnaast zijn ze belangrijk voor de biodiversiteit in de stad en bij het treffen van klimaatadaptieve maatregelen tegen hittestress (koele plekken) en tegen wateroverlast en droogte (buffering en infiltratie). Polderpark Cronesteyn en Oostvlietpolder vormen de overgang naar het Groene Hart en het veenweidegebied. Beide groengebieden hebben een belangrijke recreatieve bete-

kenis en ook landschappelijke en ecologische waarden. Sportparken en publieke speeltuinen zijn straks volledig rookvrij. Door de wijk sportparken goed te verankeren in de wijk zijn ze toegankelijk en multifunctioneel qua gebruik, zowel wat betreft doelgroepen als functies. Goed in de wijk verankerde parken en wijk sportparken zijn openbaar en kunnen laagdrempelig worden gebruikt door diverse sportverenigingen, maatschappelijke organisaties en wijkbewoners.



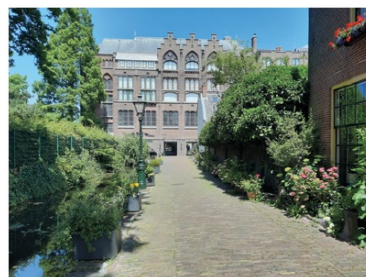
Uitwerking intensivering van het vergroenen van de stad waar mogelijk

Hittestressgevoelige gebieden vergroenen

Het vergroenen van grotere stenige gebieden, zoals op bedrijfsterrains, delen van woonwijken, rond winkelcentra en in de binnenstad, is nodig omdat hittestress hier een steeds groter probleem wordt. Dit kan op meerdere manieren worden aangepakt, volgens de 'hittetrits blokkeren - ventileren - verkoelen'. Het vergroenen van deze gebieden is niet alleen goed tegen hittestress, maar biedt ook kansen om de biodiversiteit en verblijfskwaliteit te vergroten. Bovendien maakt vergroening het mogelijk om water bij hevige neerslag langer vast te houden of in de bodem te laten infiltreren. Het vergroenen van grotere stenige gebieden vraagt ruimte. Deze ruimte is het gemakkelijkst te creëren door de auto, en dan vooral de geparkeerde auto, minder ruimte op de straat te geven. Het natuurinclusief ontwikkelen van eventuele nieuwbouw draagt ook bij aan het maken van ruimte voor vergroening van hittestressgevoelige gebieden.

Openbare ruimte vergroenen

Het vergroenen van straten en pleinen kan op verschillende manieren. In veel woonwijken van Leiden is de auto altijd en overal aanwezig. Het clusteren van geparkeerde auto's en het opheffen van parkeerplekken, bijvoorbeeld in gebieden waar de parkeerdruk laag is, biedt mogelijkheden om te vergroenen. Vergroenen kan ook met geveltuintjes en begroeide boomspiegels. De biodiversiteit kan vergroot worden met een natuurlijke vegetatie, natuurvriendelijke inrichting en beheer. In sommige straten is het mogelijk met groen (zoals hagen of laanbeplanting) en een andere inrichting van de ruimte ook het historische karakter terug te brengen of specifieke routes te versterken. Stadstuinieren is ook een manier om te vergroenen. We willen ruimte geven voor stadstuinieren in bijvoorbeeld buurttuinen, moestuinen en volkstuinten en op schoolpleinen. Dit draagt ook bij aan de sociale samenhang in een buurt. Hierbij ligt het initiatief bij de bewoners en de gemeente inspireert en faciliteert.



Vergroenen privéterreinen stimuleren

We stimuleren het vergroenen van privétuinen, daken, hoven en overige privéruimtes. Dit groen draagt bij aan het vertraagd afvoeren van neerslag, afkoelen van de stad en het verbeteren van de biodiversiteit in de stad. Snippergroen blijft zoveel mogelijk in gemeentelijk eigendom, omdat deze gebieden bijdragen aan de natuurwaarde in de stad. Waar erfgoedwaarden bepalend zijn, gaan we het volbouwen of verstenen van waardevolle groene privéruimtes, zoals historische binnentuinen, tegen.

Het 'Hart van de wijk' vergroenen

Het Hart van de wijk heeft een belangrijke functie in het dagelijks leven van vele Leidenaren. Dit is de plek met veel voorzieningen, maar ook een plek voor ontmoeting. Het is daarom van belang dat dit een

prettige plek is om in te verblijven en dat de meest gebruikte routes van en naar het Hart van de wijk ook prettig, veilig, goed toegankelijk en comfortabel zijn. De aanwezigheid van aantrekkelijke (natuurlijke) vegetatie, bomen en water draagt hieraan bij en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Het Hart van de wijk vormt zo ook een groene of waterrijke (koele) verblijfsplek.

Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen en ontwikkelen

Uitgangspunt bij nieuwbouw is natuurinclusieve, klimaatadaptieve en energieneutrale gebieds- en gebouwontwikkeling. Bij de ontwikkeling van nieuwe gebouwen stellen we eisen vanuit het Convenant Klimaatadaptief Bouwen Zuid-Holland op het gebied van wateroverlast, bodemdaling, hitte en biodiversiteit. Bij ontwikkelingen in de stad is natuurinclusief bouwen een van de vereisten.

Uitwerking water beter benutten en beleefbaar maken

Behouden van schoon oppervlaktewater en verbeteren van de waterkwaliteit

We werken mee aan het hebben en behouden van schoon oppervlaktewater en het verbeteren van de waterkwaliteit. Een goede waterkwaliteit is van belang voor de gezondheid en vitaliteit van mens, dier en plant. Een goede fysische en ecologische waterkwaliteit vergroot de belevingswaarde van water en draagt bij aan de (ruimtelijke) kwaliteit van de leefomgeving.



Ruimte maken voor extra oppervlaktewater in de openbare ruimte

Vanwege de toenemende extremen in het weer door klimaatverandering maken we ruimte voor extra oppervlaktewater. Ook stimuleren we waterberging op bijvoorbeeld daken, of in reservoirs en regentonnen. Ruimte voor nieuw water inpassen in de stad is erg kostbaar. We kiezen er mede daarom voor om, in gebieden waar de wateropgave het grootst is, bestaande waterstructuren te verlengen, te verbreden of onderling te verbinden. Verder zal bij toename van verharding (nieuwe woningen, bedrijven of wegen) extra ruimte voor water moeten worden gemaakt. Het maken van deze ruimte wordt gecombineerd met andere opgaven zoals het realiseren van groene verblijfsplekken, het stimuleren van de biodiversiteit of het vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte. Om de erfgoedwaarde en ruimtelijke kwaliteit in de binnenstad te vergroten, is het aantrekkelijk om verdwenen stadswateren weer terug te brengen. Dit zijn dure ingrepen die goed afgewogen moeten worden en meerdere doelen moeten dienen, maar die veel kwaliteit kunnen toevoegen aan de historische binnenstad. Dit dient verder onderzocht te worden, waarbij de kosten en de opbrengsten van de ingreep in balans moeten zijn.

Waterranden, kades en oevers vergroenen

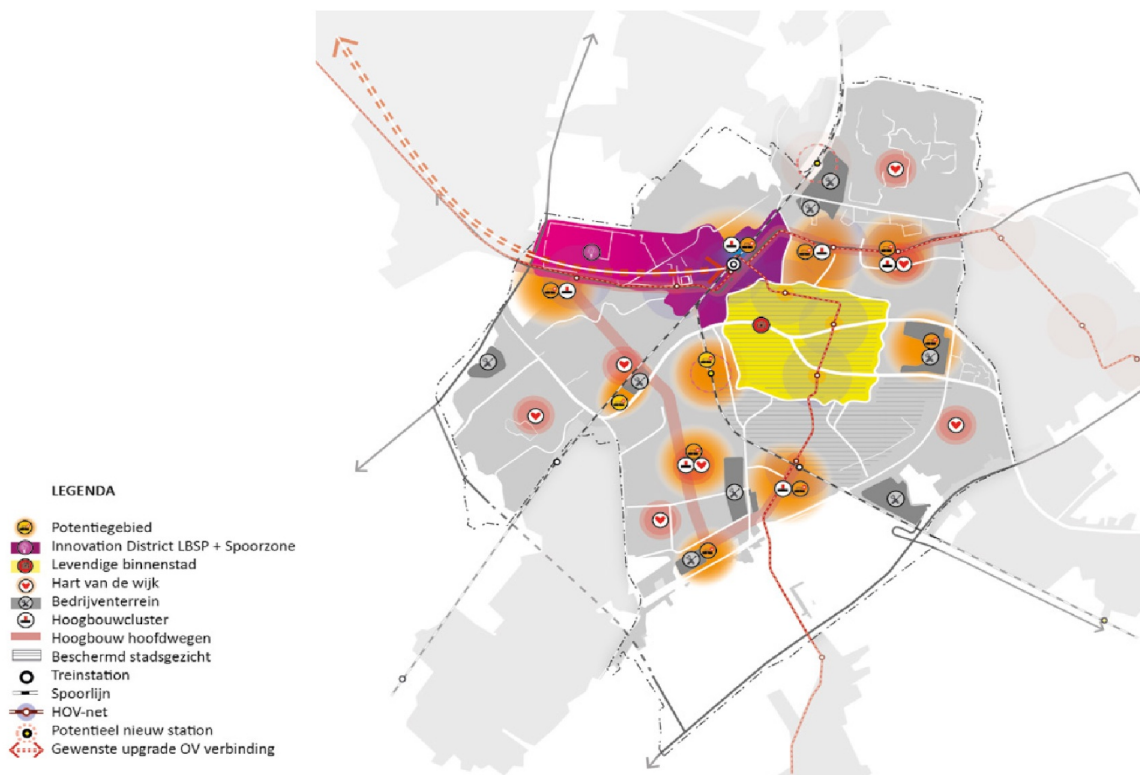
Leiden is een rivier- en waterstad. Hiervan kunnen we meer profiteren op ecologisch, recreatief en landschappelijk vlak. Leiden investeert in riviernatuur (op plekken die zich ervoor lenen) door ruimte langs de rivier te reserveren voor ecologische zones. Dit zijn bijvoorbeeld plekken langs de (Oude) Rijn, de Korte Vliet en Trekvllet. Om de biodiversiteit en toegankelijkheid van het water te vergroten, worden walkanten buiten de Singel waar mogelijk omgevormd naar natuurvriendelijke en groene oevers, of wordt gekeken naar het toepassen van fasering van het rietbeheer. In de binnenstad en singel staan de cultuurhistorische waarden voorop, maar ook hier zijn kansen voor natuurvriendelijke maatregelen.

Het realiseren van nieuwe routes en verblijfsplekken langs, en aan, het water

Om het water beter beleefbaar te maken, zijn meer verblijfsplekken en recreatieve routes langs het water in de stad nodig. De waterzijde moet weer waar mogelijk openbaar verblijfsgebied worden. Door gebiedsontwikkelings- en transformatieprojecten waar mogelijk openbare ruimte, routes of een openbaar toegankelijke plek aan het water te maken, wordt het water zichtbaar en is de oever of kade toegankelijk

vanaf de straat. Waterstructuren worden benut en uitgebouwd tot aantrekkelijke (recreatieve of historische) routes, zowel op de oever als op het water. Voorbeelden hiervan zijn de Haarlemmertrekvaart, de Vliet en de grachten in de binnenstad. Voor de biodiversiteit is het van belang dat er ook rustige en donkere plekken aan en op het water blijven.

5.2 Aantrekkelijk vestigingsklimaat



Themakaart aantrekkelijk vestigingsklimaat 2040

Om prettig te kunnen blijven wonen, werken en recreëren in Leiden is een gezond en aantrekkelijk vestigingsklimaat voor iedereen nodig. We willen verdichten om zo te voldoen aan de vraag naar extra woningen, banen en voorzieningen en om de beperkte ruimte in de stad zo goed mogelijk te gebruiken. De verdere verstedelijking moet gelijk opgaan met de aanpak van transitieopgaven zoals klimaatadaptatie, circulariteit, energietransitie en flexibilisering. Zo gaat stadsontwikkeling steeds samen op met groenblauwontwikkeling. Dit vraagt naast slimme en creatieve oplossingen om samenwerking en investeringen.

Ook in 2040 wil Leiden een inclusieve stad zijn, waar plek is voor álle inwoners en waar iedereen meedoet en kansen krijgt. In een kansrijke stad verdient iedereen dezelfde kansen, om te zijn wie je wil zijn en om je een leven lang te kunnen blijven ontwikkelen. Dit vraagt om voldoende woningaanbod, ook voor de midden- en lagere inkomens en voor specifieke of kwetsbare doelgroepen. Het vraagt om goed en toegankelijk onderwijs, volop aanbod van (duurzame) banen in de stad of regio die aansluiten op verschillende opleidingsniveaus, een levendig cultureel klimaat en genoeg sport en spelvoorzieningen. Het vraagt ook om nabijheid en toegankelijkheid van dagelijkse voorzieningen, zoals winkels voor dagelijkse boodschappen, zorg, basisonderwijs en maatschappelijke voorzieningen. Het betekent bijvoorbeeld ook dat we met elkaar aandacht hebben voor de 'Rookvrije Generatie'. Daarnaast zetten we ons in voor een gezond en vitaal Leiden. Het Leidse Preventieakkoord stelt dat alle Leidenaren gelijke kansen en mogelijkheden moeten krijgen om in een zo goed mogelijke gezondheid te kunnen leven en werken. We investeren in gezondheid en sport, waarbij sporten en bewegen nabij, en op een toegankelijke manier, kan. Dit betekent dat heel Leiden (dus ook de gebouwen) toegankelijk moeten zijn voor iedereen, ook voor mensen met een beperking. Daarvoor passen wij het 'design for all' principe toe.

Om levendige gebieden te vormen met werk en voorzieningen zoveel mogelijk op loop- of fietsafstand (nabijheid), willen we meer functies (wonen, werken, recreëren en voorzieningen) mengen. Het verdichten en mengen van functies leidt tot intensief en meervoudig ruimtegebruik, met meer gevarieerde, compac-

tere of hogere bebouwing. Door meervoudig ruimtegebruik te combineren met vergroening en hoogwaardige openbare ruimten, creëren we aantrekkelijke en levendige stedelijke leefmilieus.

Leiden werkt aan een vitale en weerbare economie en aan groei van de werkgelegenheid. Een weerbaar economisch systeem is een divers systeem. Daarom zetten we zowel in op bijzondere economische clusters als op het opleiden en behouden van vakmensen. De stad heeft bijzondere economische clusters zoals het kenniscluster Lifescience & Health in Leiden Bio Science Park en het cultuur- en toerismecluster in de historische binnenstad. Hiermee onderscheidt Leiden zich in regionaal en (inter)nationaal verband. Daarnaast is er een brede economische basis, verspreid over de stad. De verdere toename van het aandeel zzp'ers en micro-ondernemingen vraagt om afwegingen bij de inrichting van de woon- en werkgebieden in de stad.

Leidse keuzes op stadsniveau

We kiezen voor stadsinbreiding in plaats van stadsuitbreiding om te voorzien in de vraag naar woningen en banen

Wanneer het om het vestigingsklimaat van Leiden in 2040 gaat, kiezen we voor stadsinbreiding in plaats van stadsuitbreiding. We bouwen woningen bij in de stad om tegemoet te komen aan de stijgende vraag. Hierbij gaat de voorkeur uit naar woningen die geschikt zijn voor meerdere typen huishoudens. Naast de groei van het aantal woningen streven we naar een evenredige groei van de werkgelegenheid. Door te kiezen voor stadsinbreiding voorzien we in de grote vraag naar woningen en een evenredige groei van het aantal banen, terwijl we tegelijkertijd het waardevolle groen aan de randen van de stad en in bijvoorbeeld het Groene Hart behouden. Daarnaast is inbreiden duurzaam. Het gaat uit van het efficiënt benutten van grond en faciliteiten (zoals voorzieningen) en het bevorderen van lopen en fietsen. Op enkele plekken verruimen we de mogelijkheden voor hoogbouw. Stadsinbreiding is maatwerk dat moet passen bij de locatie in de stad. Het is bovendien slim te combineren met andere ambities zoals vergroening, duurzame mobiliteit en klimaatadaptatie.

We werken aan uitbreiding van stedelijke gemengde milieus

Leiden is de compacte centrumstad in een verstedelijkte regio. Het totale palet aan woonmilieus en type werkgebieden wordt afgestemd in regionaal verband. Leiden voorziet binnen dit verband vooral in de stedelijke leefmilieus, waar elders in de regio meer ruimte is voor bijvoorbeeld suburbane en landelijke woonmilieus. We willen onze positie als centrumstad verder uitbouwen. Dit heeft invloed op het soort woningen, banen en voorzieningen die gerealiseerd worden en het type bereikbaarheid dat daarbij past. We streven daarbij naar een stedelijke menging van wonen, werken en voorzieningen. Ruimtelijk economisch gezien verdwijnt de huidige scheiding tussen wonen, werken en voorzieningen meer en meer en wordt functiemenging in Leiden op steeds meer plekken mogelijk. De scheiding tussen wonen, werken en voorzieningen blijft echter in stand waar dat door functionele eisen of milieueffecten tot onverenigbare combinaties zou leiden. Menging waar mogelijk creëert levendige stedelijke gebieden, waar mensen in de buurt van hun werk kunnen wonen en de voorzieningen dichtbij zijn ('nabijheid'). Werk en stedelijke voorzieningen, zoals avondhoreca, culturele voorzieningen en winkelmogelijkheden bevinden zich op loop- of fietsafstand. Buurtgebonden voorzieningen, zoals daghoreca, dagelijkse boodschappen en persoonlijke dienstverlening bevinden zich op loopafstand.

We werken aan de uitbreiding van gemengd stedelijke milieus, afgestemd op de betekenis en karakteristiek van de verschillende delen van de stad. Hierbij onderscheiden we drie gebieden waarbij de aard van de functies, de mate van menging en de dynamiek (verschil tussen 'rust' en 'reuring') verschilt. Deze drie type leefmilieus zijn verder beschreven in hoofdstuk 6.



We zetten in op het versterken en verduurzamen van de economie

We zetten in op het versterken en verduurzamen van de economie. Deze economie is vooral gericht op (internationale) kennis en (historische) cultuur. Leiden trekt daarvoor waar nodig op in regionaal

verband en werkt samen met andere kennissteden en kennisinstellingen. Leiden heeft daarnaast een brede stedelijke economische basis met mkb, waarin de sectoren zorg, onderwijs en techniek sterk vertegenwoordigd zijn en met de maakindustrie. Er zijn banen voor denkers en doeners. Het verknopen van (boven)regionale en stedelijke bedrijven, maakindustrie, kennisinstellingen en opleidingen kan leiden tot nieuwe economische en sociale kansen en meer lokale worteling van (inter)nationaal opererende bedrijven. De komende jaren staan verduurzaming, digitale transitie en ruimte voor circulaire initiatieven centraal.

We bieden ruimte aan bedrijvigheid

In de stad is er ook ruimte nodig voor de brede economische basis. Het is de verwachting dat de vraag naar bedrijfsruimte zal blijven bestaan en zal mogelijk groeien. We willen ruimte blijven bieden aan de maakindustrie, het lokaal gewortelde bedrijf dat wil groeien, het leerbedrijf dat Leidse jongeren opleidt tot vakmensen, het bouwbedrijf dat hard nodig is om in de gemeentelijke woningbouwopgave te voorzien, het logistieke depot vanwaar pakketjes worden gedistribueerd en het innovatieve bedrijf dat onze stad en regio op de kaart zet. Verder verwachten we dat de energietransitie, circulaire opgaven en andere duurzaamheidopgaven ook leiden tot nieuwe werkgelegenheid en kennis en zo tot economische kansen. De ruimtevraag en de gewenste condities zijn divers en moeten voor sommige onderdelen verder in beeld gebracht worden (denk aan circulariteit). Het gaat om ruimte in de stad en om ruimte op bedrijventerreinen in de stad of in de regio. Leiden wil een stad zijn waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Waar nodig werken we samen met de regio om in de ruimte voor de brede economische basis te voorzien.



We hebben een gevarieerd aanbod van voorzieningen

Om in een stad prettig te kunnen wonen, werken en recreëren, is een gevarieerd aanbod van voorzieningen nodig. We maken daarbij een onderscheid tussen stedelijke voorzieningen (avondhoreca, culturele voorzieningen, hoger onderwijs, kernwinkelgebied, grotere sportparken) en buurtgerichte voorzieningen (persoonlijke dienstverlening, daghoreca, winkels voor dagelijkse boodschappen, basisonderwijs, maatschappelijke en zorgvoorzieningen, sport en spel in de buurt). Daarbij biedt de ligging in een verstedelijkte regio kansen om over en weer gebruik te maken van elkaars voorzieningen, waardoor er een breed aanbod en veel keuze is. Richting 2040 wordt het voorzieningenniveau op peil gehouden. Maatschappelijke en dagelijkse buurtgerichte voorzieningen zijn nabij en toegankelijk voor iedereen. De clusters met buurtgerichte dagelijkse voorzieningen willen we spreiden over de stad, met extra aandacht voor de gebieden waar de komende jaren ontwikkeld wordt. De verdeling van (commerciële) voorzieningen en functies over de stad wordt mede bepaald door het economisch draagvlak. Verdichting draagt bij aan vergroting van dit draagvlak. Daarbij heeft een aanzienlijk deel van de stedelijke voorzieningen ook een regionale betekenis.

In de binnenstad en spoorzone is vrijwel het hele pakket aan voorzieningen aanwezig en bevinden zich zowel stedelijke als buurtgerichte voorzieningen. Binnen de wijken met overwegend een woonfunctie is het aanbod aan voorzieningen beperkter, maar ook hier zijn de dagelijkse buurtgerichte voorzieningen veelal op loopafstand aanwezig. Bovendien bevinden de andere voorzieningen zich in een compacte stad als Leiden doorgaans op fietsafstand.

We benutten historie en cultuur als belangrijke waarde van de stad

Leiden heeft de op-een-na-grootste 17^e-eeuwse historische binnenstad van Nederland, met meer dan 3000 monumenten (waaronder gebouwen en parken). Ook buiten de 17^e-eeuwse historische binnenstad is de gelaagdheid in de ontwikkeling van de stad vaak goed afleesbaar. De aanwezigheid van erfgoed en historische structuren zoals de erfgoedlijnen van trekvaarten, landgoederenzone en de Limes, maakt Leiden aantrekkelijk als vestigingsplaats, zowel voor inwoners als ondernemers. We willen de historische waarden in de stad dan ook behouden, versterken, benutten en beleefbaar maken, zowel voor bewoners als bezoekers. Dit krijgt in de stad op verschillende manieren vorm, omdat elke wijk andere kwaliteiten en karakteristieken kent.



Hoe bereiken we dit?

Uitwerking Leiden kiest voor stadsinbreiding om te voorzien in de vraag naar woningen en banen

Stadsinbreiding door hoofdzakelijk te verdichten in de potentiegebieden en nabij (H) OV-haltes

We kiezen voor stadsinbreiding (verdichting) in plaats van stadsuitbreiding om te voorzien in de vraag naar woningen en banen en om tegelijkertijd het waardevolle landschap rond de stad zoveel mogelijk vrij te houden van bebouwing. We verdichten op zo'n wijze dat het aantrekkelijk en prettig blijft om in de stad te wonen, te werken en om de stad te bezoeken. Er worden woon-, werkfuncties en/of voorzieningen toegevoegd, terwijl er tegelijkertijd een kwaliteitsimpuls wordt gegeven door het verduurzamen, klimaatadaptiever en leefbaarder maken van de stad (duurzame verstedelijking). Verdichting vergroot ook het draagvlak voor het realiseren van (ontbrekende) voorzieningen op die plekken en draagt bij aan duurzame mobiliteit.

Verdichting is door de hele stad mogelijk, maar niet overal in gelijke mate. In sommige delen van de stad wordt meer en intensiever verdicht dan in andere delen. Hiervoor zijn potentiegebieden¹ aangewezen. Dit zijn gebieden veelal in de buurt van HOV-haltes (R-net) en NS-stations Leiden Centraal en Leiden Lammenschans, in buurten waar verdichten een kwaliteitsimpuls geeft voor kwetsbare wijken en daar waar intensievere verdichting bijdraagt aan het draagvlak van voorzieningen. Verdichting kan gaan om intensivering met woningbouw en werkfuncties, of alleen werkfuncties, maar ook andere functies, zoals voorzieningen, onderwijs, wetenschap en recreatie en sport.

1 Benoemde potentiegebieden: de spoorzone (ruime stationsgebied), de omgeving van de voormalige industriezone westzijde Willem de Zwijgerlaan inclusief Energiepark, de omgeving oostzijde Willem de Zwijgerlaan, de omgeving kruising Plesmanlaan-Haagse Schouwweg, het centrum van Leiden Zuidwest, de grote Lammenschansdriehoek, op het Werninkterrein, bij de Humanities Campus aan de Witte Singel, bedrijventerrein De Waard en de Vlietzone tussen de Voorschoterweg en de Vliet.

In de stad worden relatief veel woningen toegevoegd nabij NS-stations en HOV-haltes. Dit past bij de visie op bereikbaarheid waarbij de bewoners van Leiden minder afhankelijk worden van de auto. Het sluit aan bij onze ambitie om in 2040 een modal shift (verschuiving van vervoermiddel) te bereiken, waarbij het zwaartepunt van de auto naar het OV, de fiets en lopen is verschoven. Zo wordt rondom OV-knooppunten het gebruik van de fiets en het OV gestimuleerd, en wordt terughoudend omgegaan met het realiseren van nieuwe autoparkeerplaatsen. In delen van de stad, bijvoorbeeld in de historische binnenstad, moeten ontwikkelingen goed afgestemd worden op de historische waarden. Op specifieke plekken is hoogbouw wenselijk en kan hogere bebouwing een nieuwe woon- en werkkwaliteit toevoegen aan de stad.

Bouwen op basis van behoefte

Tussen 2017 en 2030 worden er 8.500 woningen, waarvan 30 procent sociaal, bijgebouwd om tegemoet te komen aan de vraag naar woningen. Dit zijn bij voorkeur woningen die geschikt zijn voor meerdere typen huishoudens. Naast de groei van het aantal woningen streven we naar een evenredige groei van de werkgelegenheid.

Voor de periode van 2030 tot 2040 staat Leiden ook voor een woningbouwopgave. We bouwen naar aanleiding van de behoefte. Vanwege de grote onzekerheid over de bevolkingsprognose tussen 2030 en 2040 is het nog niet mogelijk om hier een concreet getal aan te verbinden. Op basis van de huidige cijfers in de woningbouwprognose gaan we voorlopig uit van een bandbreedte van nog eens 3.000 tot 5.000 woningen. Over de bouwopgave na 2030 moet op een later moment besluitvorming plaatsvinden in het kader van integrale afweging Omgevingswet. Bij deze afweging hoort ook het benoemen van nieuwe potentiegebieden voor de woningbouwopgave en werkgelegenheid, waarbij vanuit de brede verstedelijkingsopgave ook het realiseren van werkplekken en voorzieningen wordt meegenomen.

Bouwen voor iedereen

Bij het realiseren van de woningbouwopgave hebben we oog voor de diverse doelgroepen. Van de totale woningbouwopgave tot 2030 dient ten minste 30 procent sociale huur te zijn. Zo houdt Leiden plaats voor iedereen, ook voor inwoners met een lager inkomen. Tot 2040 zien we een grote groei van ouderen, zowel alleenstaand als samenwonende. We bouwen daarom woningen die geschikt zijn voor ouderen (bijvoorbeeld gelijkvloers, woningen met liften of coöperatieve woonvormen met gedeelde voorzieningen) én voor bijvoorbeeld starters en kleine gezinnen. Ouderen die vanuit hun te groot geworden eengezinswoning en binnen hun wijk willen verhuizen, krijgen zo de mogelijkheid door te stromen. We sturen onder andere op het bouwen van middeldure huurwoningen om meer doorstroming te realiseren voor sociale huurders die in een voor hun inkomen te goedkope woning wonen en studenten die hun studentenwoning ontgroeid zijn. Er is aandacht voor de huisvesting van kwetsbare doelgroepen, op locaties die hiervoor geschikt zijn (zoveel mogelijk 'gezonde' locaties met beperkte hinder). Hiermee blijft de woningvoorraad in de toekomst passend, ook wanneer de bevolkingssamenstelling verandert.

We streven naar gemengde buurten wat betreft woningtypen, doelgroepen en prijscategorieën op het niveau van de wijk en waar mogelijk op projectniveau. Dit laatste is afhankelijk van de grootte van het project en van wat de buurt/wijk nodig heeft om een gemengde buurt of wijk te worden. We richten ons op voldoende, divers en flexibel aanbod van woningen, met daarin de benodigde flexibiliteit ten bate van doorstroom. Hier wordt ook rekening gehouden met voldoende stallingsruimte voor fietsen. Bij uitbreiding van studentenhuisvesting heeft het realiseren van extra eenheden op bestaande en nieuwe campussen de voorkeur. We streven ook naar gemengde buurten wat betreft functies, waardoor wonen, (dagelijkse) voorzieningen en werk op korte loop- of fietsafstand van elkaar liggen (nabijheid). Dit draagt bij aan een sociaal-inclusieve stad, omdat het voor iedereen mogelijk is om de dagelijkse activiteiten te organiseren.

Hoogbouw inpassen in de stad

Eén van de middelen om de gewenste verdichting in de stad te realiseren is hoogbouw. Als de druk op de ruimte toeneemt, is het logisch dat de oplossing ook in de hoogte wordt gezocht. Daarbij willen we een balans zoeken waarbij we rekening houden met de Leidse karakteristiek als middelgrote en historische stad, maar tegelijkertijd erkennen dat we in een dynamisch deel van het land liggen, met een grote verstedelijkingsopgave. In het hoogbouwbeleid wordt de Leidse hoogte van 70 meter als maximum aangehouden. Er zijn limitatief locaties aangegeven waarop van deze hoogte mag worden afgeweken.

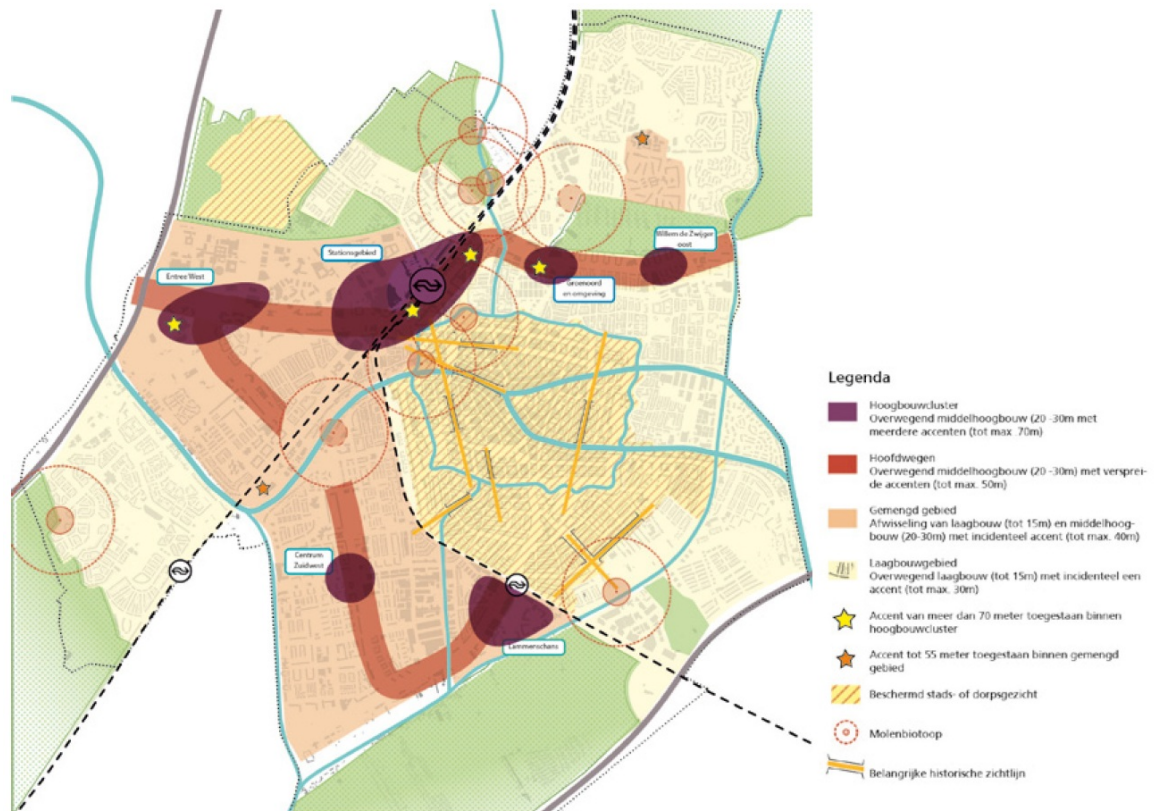
De volgende gebieden worden onderscheiden:

- Laagbouwgebieden: Dit zijn de beschermde stadsgezichten en de woonwijken met overwegend grondgebonden woningen. Hier mag incidenteel tot 30 meter gebouwd worden.
- Gemengd gebied en hoofdroutes: De naoorlogse gebieden met strokenverkaveling kenmerken zich door meer variatie in bouwhoogtes. Laagbouw en middelhoogbouw (20 – 30 m) wisselen elkaar hier af. Incidenteel kunnen hier gebouwen tot 40 meter gebouwd worden. Op de volgende locaties wordt de mogelijkheid geboden tot 55 meter te bouwen: Werninkterrein, Kopermolen.
- Hoofdwegen: Langs de belangrijke hoofdwegen in de stad mag verspreid tot een hoogte van 50 meter gebouwd worden. Daarbij moet voorkomen worden dat hoge bebouwing langs deze wegen gaat concurreren met de hoogbouwclusters.
- Hoogbouwclusters: Dit zijn locaties die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, een voorzieningcluster kennen en mogelijkheden voor ontwikkeling. Op deze locaties mag tot 70 meter hoog worden gebouwd, op de volgende locaties wordt de mogelijkheid geboden om hoger dan 70 meter te bouwen: Trafolocatie (max. 100 m), Schipholweg (max. 90 m), Westervoort (max. 100 m) en KPN/Monuta (LEAD) (max. 115 m).



Om hoogbouw zo goed mogelijk in te passen wordt een Kwaliteitstoets Hoogbouw voorbereid. Concrete initiatieven voor hoogbouw zullen aan deze toets worden onderworpen. Zo snel mogelijk na de vaststelling van de Omgevingsvisie zal ook de Kwaliteitstoets Hoogbouw door de gemeenteraad worden vastgesteld. Aandachtspunten in deze kwaliteitstoets zijn:

- de bijdrage die hoogbouw levert aan een aantrekkelijk en levendig maaiveld
- variatie in de skyline
- hoogwaardige architectuur
- bescherming van prominente historische zichtlijnen
- bescherming van molenbiotopen
- een gezond microklimaat (wind en zon)
- stimuleren van duurzame mobiliteit
- stimuleren van biodiversiteit en waterretentie
- draagvlakverwerving in de omgeving.



Oog houden voor omgevingsveiligheid, sociale veiligheid en gezondheid bij stadsinbreiding

Door de verstedelijking, de herbestemming, het multifunctioneel gebruik van gebouwen en de verduurzaming van bestaande gebouwen, ontstaan er nieuwe of hogere risico's op het gebied van omgevingsveiligheid. Het is belangrijk dat er, voor zover mogelijk in een compacte stad als Leiden, voldoende afstand is tussen risicobronnen en kwetsbare groepen/locaties. Daarnaast is er bij ontwikkelingen in de stad aandacht voor sociale veiligheid. We spelen in op deze risico's door bij nieuwe ontwikkelingen in de leefomgeving (sociale en omgevings-) veiligheids- en milieuaspecten vroegtijdig in beeld te brengen, samenwerking te zoeken en lokaal maatwerk toe te passen. Gezondheid is een breed begrip. De milieuaspecten geluid, geur, luchtkwaliteit en trillingen zijn integraal onderdeel van gezondheid. We streven steeds een goed woon- en leefklimaat na bij de ontwikkelingen in Leiden. Dit betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de gezondheid niet negatief beïnvloed mag worden door geluid-, trilling-, en geuroverlast of door een slechte luchtkwaliteit.

Uitwerking uitbreiding van stedelijk gemengde leefmilieus

Spoorzone, binnenstad en LBSP doorontwikkelen als gemengd hoogstedelijk en dynamisch gebied

Deze drie gebieden zijn het meest stedelijk en hier bevinden zich de belangrijkste functies wat kennis en cultuur betreft. Dit zijn ook de 'vaandeldragers' waarmee de stad Leiden zich binnen de Randstad profileert. De spoorzone (inclusief het Stationsgebied) wordt integraal ontwikkeld door de kwaliteit van de openbare ruimte een impuls te geven, de bereikbaarheid te verbeteren en door in dit gebied te verdichten. Door hier functies als wonen, werken en stedelijke voorzieningen te mengen met functies die zijn gericht op ontmoeten, wordt het een plek van samenkomen, verbinden en vergroenen. Een goede en aantrekkelijke looproute tussen LBSP-station-binnenstad is hierbij van belang.

In de binnenstad wordt ruimte geboden aan het versterken van het huidige economische cluster en waar mogelijk aan nieuwe economische functies die passen bij de maat en schaal van de binnenstad en bij de combinatie met de woonfunctie. Er wordt terughoudend omgegaan met het toevoegen van nieuwe horecavestingen in het horecagebied. Er is in de binnenstad beperkt ruimte voor verdichting vanwege de erfgoedwaarde in dit gebied. De binnenstad wordt als woongebied versterkt door meer ruimte voor spelen en groen in de openbare ruimte te maken. De komende jaren wordt ingezet op een autoluwe stad, waardoor het verblijf nog aantrekkelijker wordt, vergroening en een klimaatadaptieve inrichting mogelijk is en er ook plek voor bijvoorbeeld speelruimte wordt gemaakt.

Het Leiden Bio Science Park wordt een meer gemengd stedelijk gebied waarin naast werkfuncties woningen, voorzieningen en horeca worden toegevoegd. De openbare ruimte krijgt een stevige kwaliteitsimpuls, gericht op verblijven en ontmoeten. De menging met bijvoorbeeld wonen mag verdere groei van de bedrijvenfunctie niet in de weg staan, maar draagt wel bij aan de aantrekkelijkheid en levendigheid in dit gebied. Stadse en levendige wijken rondom de binnenstad verdichten met woningen, voorzieningen en werken.

De verdichting van de stad vindt voor een groot deel plaats in de wijken rond het centrum. Hier komen verschillende opgaven bij elkaar en zijn de basiscondities voor verdere verstedelijking en menging van functies al aanwezig. Deze menging met functies bevindt zich vaak aan historische routes, op hoeken van straten, in kleinere clusters en in de wijkcentra.

Groene en luwe wijken aan de rand van de stad behouden en meer mengen met werkfuncties

Deze wijken liggen aan de rand van de stad, met de voorkant naar het landschap. Ze hebben een groen karakter en zijn relatief luv wat betreft ligging en levendigheid. In deze wijken zal verdicht worden met woningen, vooral om doorstroming binnen de wijken op gang te brengen en daarmee eengezinswoningen beschikbaar te laten komen voor bijvoorbeeld gezinnen. Daarnaast zal in de toekomst meer werken in de wijken toegestaan worden, vooral nabij en in bestaande wijkcentra. Niet alleen het thuiswerken maar ook nieuwe economische functies, creatieve en cultuurfuncties en cross-overconcepten worden toegestaan, onder de voorwaarde dat ze goed samengaan met de woonfunctie.

Uitwerking versterken en verduurzamen van de stedelijke economie

LBSP doorontwikkelen naar Innovation District, met een uitstekende verbinding naar Stationsgebied en binnenstad

Leiden is een kennisstad die regionaal, nationaal en internationaal van betekenis is. Met de doorontwikkeling van Leiden Bio Science Park tot Innovation District heeft Nederland één van de troeven in handen om wereldspeler te worden op het gebied van Life Science & Health. De kenniseconomie van Leiden draait voor een groot deel op het Leiden Bio Science Park. Hier werken bedrijven, onderzoeks- en kennisinstellingen en overheden aan de gezondheid van vandaag en morgen. We ontwikkelen het Leiden Bio Science Park samen met onze partners door tot Innovation District. Dit is het in feite al, maar ruimtelijk-programmatisch kan dit nog versterkt worden door het gebied te verdichten en het stedelijke karakter te versterken. Deze versterking van het stedelijke karakter is te verwezenlijken door meer te mengen met woningbouw, horeca en andere voorzieningen, door de openbare ruimte aantrekkelijker te maken en meer op voetgangers en fietsers, verblijven en ontmoeten in te richten.

Het Innovation District Leiden Bio Science Park, een hoogstedelijk gemengd gebied in de spoorzone, en een historische binnenstad zo dicht bij elkaar en ook nog eens zo dicht bij een groot OV-knooppunt is uniek. Dit zijn belangrijke ingrediënten voor de 'metro mix' (Guiding principles CRA en REOS). Zo'n internationaal verbonden metropolitane mix van wonen, werken en voorzieningen levert een bijdrage aan het versterken van de Nederlandse economie en haar agglomeratiekracht. Om tot die metro mix te komen, werken we aan uitstekende en hoogwaardige verbindingen tussen en binnen deze gebieden. Het gebied wordt beter ingericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer. De auto speelt hier in de toekomst een minder dominante rol. Er wordt een kwaliteitssprong gemaakt in de route tussen LBSP, het station en de binnenstad en daarmee in de entree van de stad. Een goede aansluiting op knooppunt Leiden Centraal, beter voor- en natransport en de directe ligging aan het rijkswegennet, zorgen voor een uitstekende verbinding van LBSP met de rest van de regio, andere kennisregio's en in (inter)nationaal verband. Samen met onze partners werken we aan de noodzakelijk voorzieningen (data, digitale infrastructuur/connectiviteit, elektra) om de groei optimaal te faciliteren.

In regionaal verband versterken we de kennis van Zoeterwoude tot Zee met de innovatieve bedrijven(clusters) als Heineken, LBSP, Valkenhorst/Unmanned Valley en ESA-ESTEC. Daarnaast werken we samen met innovatieve bedrijven en kennisinstellingen in Den Haag, Delft en Rotterdam (zoals TU Delft en Erasmus MC) aan kennisuitwisseling en in de lobby voor specifieke functies en bedrijven om het innovatiecluster in dit deel van het land verder te versterken (Groeiagenda Zuid-Holland).



Binnenstad versterken als economisch cluster

Leiden is ook de stad van cultuur. Het historisch centrum is daarbij van bijzondere betekenis. Het is een van de belangrijkste economische clusters in de stad. De binnenstad heeft toonaangevende (Rijks)musea, een rijk aanbod aan culturele voorzieningen en evenementen, horeca en het kernwinkelapparaat voor de stad, de regio en daarbuiten. De collecties van de musea vormen mede de basis van de kennis die we in Leiden hebben. Ze horen bij de stad en het is belangrijk voor de ontwikkeling van de stad om de collecties aan Leiden te binden. De aantrekkelijkheid van de vele historische en culturele voorzieningen en congress-faciliteiten, draagt bij aan een attractief vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven en zorgt voor een gezonde toestroom aan (zakelijke) bezoekers en (cultuur)toeristen van buiten de stad. Dit draagt bij aan de bezoekerseconomie. Tal van ondernemers hebben in de binnenstad een florerend bedrijf. Deze rijke variëteit en kwaliteit in de binnenstad willen we ook richting 2040 behouden en versterken, in combinatie met de woonfunctie die de binnenstad heeft. In de komende decennia willen wij blijven investeren in een aantrekkelijke binnenstad voor zowel Leidenaren, de regio, als (zakelijke) bezoekers van buiten de Leidse regio. De warenmarkt, winkels, horeca, musea, hotels, evenementen, cultuur, monumenten, singelpark en het water in de binnenstad spelen hierbij een belangrijke rol. De openbare ruimte ligt er goed onderhouden bij en er zijn goede aankomstplekken van waaruit de bezoeker de stad lopend verkent.

Leiden streeft naar een breed en kwalitatief aanbod aan cultuur, ook buiten de binnenstad. Het is daarbij van belang dat er ook ruimte is voor ateliers, creatieve broedplaatsen en makers in de kunsten. Daarmee is de stad extra aantrekkelijk om er te wonen en willen bedrijven zich er graag vestigen. We willen het aanbod aan cultuur beter benutten en beter zichtbaar maken in de stad. Naast de vele cultuurinstellingen zijn het cultuurkwartier en het Cultuurplein aan de Lammermarkt gebieden waar kunst en cultuur ervaren, beleefd en gevoeld kunnen worden. Maar ook elders in de stad dragen cultuurfuncties bij aan de aantrekkelijkheid en levendigheid in de stad.

Grootschalige kantoorontwikkelingen alleen toevoegen in de spoorzone en het Leiden Bio Science Park

Kantoren zijn nu vrijwel alleen in de spoorzone, in het Leiden Bio Science Park en in beperkte mate in de binnenstad aanwezig. De spoorzone en (delen van) het Leiden Bio Science Park zijn gebieden waar grote kantoorruimte (>1000m²) mag worden toegevoegd. Op andere plekken, zoals de potentiegebieden, voegen we kleinere kantoordeelconcepten en andere voorzieningen toe waar lokale zzp'ers flexibel een kleine ruimte kunnen huren.

Campusontwikkeling stimuleren

De kenniseconomie van Leiden leunt voor een groot deel op de aanwezigheid van het hoger onderwijs in de stad met als belangrijkste motor de Universiteit Leiden en het LUMC en met als meest aansprekende verschijningsvorm het Leiden Bio Science Park. De ontwikkeling van de verschillende kennisclusters, zoals rondom het LUMC/LBSP, Space, het Law Park, de Humanities Campus en nabij station Leiden Lammenschans, draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de onderwijs -en kennissectoren in de stad en aan de stad Leiden zelf als plek om te studeren, te werken en te wonen. De kennisclusters willen we meer onderdeel van de stad maken. Het idee is dat dit creatieve broedplaatsen en attractieve fysieke ontmoetingsplaatsen zijn waar onderwijs, onderzoek en ondernemerschap elkaar ontmoeten. Locaties die toegankelijk zijn voor alle Leidenaren.



Economisch systeem creëren met circulariteit als uitgangspunt

Om een aantrekkelijk en leefbaar vestigingsklimaat te houden, is een duurzame economie gericht op circulariteit van groot belang. Als we slimmer omgaan met ons afval en onze grondstoffen, houden we voor volgende generaties een schonere wereld over. Om in 2050 circulair te kunnen consumeren en te produceren zijn forse veranderingen nodig in het huidige economische systeem én in het denken en handelen van bedrijven en consumenten. Dit biedt kansen die we in Leiden met beide handen aanpakken. We stimuleren en faciliteren circulaire initiatieven, smeden nieuwe allianties en gaan verantwoord om met onze grondstoffen. Verdergaande afvalscheiding en het tijdelijk opslaan van materialen, grondstoffen of producten vragen ruimte in onze stad en regio. We brengen in beeld wat dit betekent voor de ruimte-vraag in de stad en de regio en welke kansen het biedt voor bijvoorbeeld kennisontwikkeling.

Inzetten op de 'next economy'

De 'next economy' is niet alleen een circulaire en energieneutrale economie, maar ook een digitale, data-gedreven, sociale deeleconomie die we willen faciliteren. In ruimtelijke zin vraagt dit goede digitale randvoorwaarden, waaronder een optimale en veilige digitale infrastructuur. Daarnaast is het belangrijk om oog te houden voor het ontstaan van nieuwe innovatieve en creatieve bedrijvigheid, samenwerkingen en de doorontwikkeling van bestaande bedrijvigheid, en de daarbij behorende fysieke ruimte-vraag.

Digitale diensten hebben een bredere digitale snelweg nodig. Steeds meer digitale apparaten willen verbinding maken met het internet en maken ook gebruik van steeds meer data. Hiervoor is een optimale

open acces digitale infrastructuur nodig. Dit betekent dat iedereen mee kan doen via verbindingen zoals glasvezel, wifi en 5G en dat er voldoende ruimte is voor opslag van data. Dit is goed voor het vestigingsklimaat en maakt nieuwe maatschappelijke toepassingen mogelijk. Technologische innovaties maken dat bestaande bedrijvigheid zich ontwikkelt en andere eisen stelt en behoeftes heeft qua fysieke ruimte dan we voorheen zagen. Het gaat dan om ontwikkelingen als de automatisering of robotisering van maakprocessen en de toenemende tendens naar online winkelen c.q. de opkomst van webshops met regionale distributiecentra, die maken dat minder of andersoortige ruimte nodig is dan wat we vandaag de dag aanbieden in de stad. Tegelijkertijd zien we ook allerlei maatschappelijke ontwikkelingen die nieuwe wensen met zich meebrengen voor de inrichting van de fysieke ruimte.

Uitwerking ruimte bieden in de stad voor bedrijvigheid

Bedrijventerreinen dragen bij aan de verstedelijkingsopgave en verduurzamingsopgave

Ook in 2040 blijven bedrijventerreinen en de maakindustrie belangrijk voor de lokale en regionale economie en werkgelegenheid. Bedrijventerreinen zijn toekomstbestendig en dragen bij aan gemeentelijke duurzaamheidsambities, zoals de energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie.

In de stad streven we naar menging van functies, tenzij dat niet wenselijk of niet mogelijk is. De bedrijventerreinen Rooseveltstraat Trekvlief (deels), Rooseveltstraat West, Werninkterrein, Veilingterrein en Lammenschans zijn aangewezen om in de periode tot 2030 te transformeren tot gemengde stedelijke woon-/werkgebieden, waar naast ruimte voor werken ook ruimte is voor wonen, bijbehorende voorzieningen en vergroening. Deze bedrijventerreinen liggen nabij de binnenstad en kunnen daardoor een bijdrage leveren aan de grote behoefte aan stedelijke woon- en werkmilieus. Vanzelfsprekend wordt deze ontwikkeling gemonitord en waar nodig bijgestuurd. Als menging ten koste gaat van ruimte voor bedrijvigheid zal daarvoor een oplossing worden gezocht. Voor de woningbouwopgave tot 2030 hebben we met de daarvoor aangewezen potentiegebieden en de voor woningbouw (of gemengd woon-werken) aangewezen gebieden voldoende locaties om de woningbouwopgave tot 2030 te realiseren.

Voor de overige bedrijventerreinen houden we vast aan het profiel zoals vastgelegd in de Ruimtelijke strategie bedrijventerreinen. Bedrijven hebben investeringszekerheid nodig om te groeien. Concreet betekent dit dat bedrijven op de bedrijventerreinen hun locatie kunnen behouden en niet actief zullen worden uitgeplaatst om ruimte te maken voor andere functies. We monitoren de behoefte aan ruimte voor verschillende typen bedrijven en de effecten daarvan op bedrijventerreinen.

Werken en bedrijvigheid op veel plekken in de stad

Zowel de kennis- als de stedelijke economie vraagt om meer gemengde gebieden. Om dit mogelijk te maken wordt op veel plekken in de stad ruimte geboden aan menging van werkfuncties, hybride bedrijfsvoering en cross-overconcepten (niet-wonen). Dit kan bijvoorbeeld in de binnenstad, de spoorzone en het Leiden Bio Science Park, in bestaande wijkcentra en op een deel van de bestaande bedrijfsterreinen. Het bevorderen van meer gemengde gebieden draagt bij aan de levendigheid en aantrekkelijkheid van deze gebieden en biedt ruimte aan economische functies. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om werkfuncties met een lage milieucategorie (categorie 1 en 2) en met beperkte verkeers- en milieuhinder die bijdragen aan duurzaamheid (makersplaatsen) of de 'next economy' stimuleren, toe te staan in en rondom de wijkcentra in woongebieden. Voor ambachtelijke bedrijven (onderdeel van de maakindustrie) met een directe meerwaarde voor de historische stad zien we waar mogelijk ruimte in of bij het centrum. Zij vormen een belangrijke

stimulans voor de instandhouding van de stad en dragen bij aan vakonderwijs.

Behouden ruimte voor zwaardere bedrijvigheid

Omdat de kenniseconomie een relatief schone economie is en omdat productiewijzen en -processen zullen veranderen dankzij digitalisering en technologische ontwikkelingen, wordt het steeds beter mogelijk om te werken in woongebieden en te wonen in werkgebieden. Er blijft in de stad echter ook ruimte nodig voor bedrijvigheid die zich moeilijker laat combineren met een woonfunctie zoals (productieprocessen van de) belangrijke maakindustrie, laboratoria, hindergevend stadsverzorgende bedrijven en circulaire bedrijven waar elementen uit de kringloop worden gehaald en weer worden teruggebracht. Deze ruimte blijven we zo goed mogelijk bieden. Daar waar nodig werken we samen met de regio om hierin te voorzien.

Uitwerking aanbieden gevarieerd aanbod van voorzieningen

Aanbod van evenementen past bij 'Leiden, Stad van Ontdekkingen'

Evenementen zijn belangrijk voor Leiden. Zij dragen bij aan de economische vitaliteit van de binnenstad, het vestigingsklimaat van de stad en de groei van de werkgelegenheid. Evenementen trekken bezoekers aan, zorgen ervoor dat mensen langer in de stad verblijven en zorgen voor meer bestedingen door en levendigheid voor bewoners én bezoekers. Ze zijn ook belangrijk voor het aantrekken van studenten, kenniswerkers en bedrijven. Evenementen stimuleren ontmoetingen en verbinding tussen bewoners en bezoekers. We willen in Leiden een kwalitatief hoogwaardig evenementenaanbod voor diverse doelgroepen dat past bij 'Leiden, Stad van Ontdekkingen'. We willen meer spreiding over de stad, waarbij een aandachtspunt is dat evenementen passen bij de locatie. Er wordt meer aandacht besteed aan het beperken van geluidsoverlast in de stad en we zoeken naar het optimale niveau van geluid passend bij het evenement en de locatie. Dit wordt bereikt door lagere geluidsnormen bij evenementen in de binnenstad voor te schrijven en meer op zoek te gaan naar spreiding van evenementen naar de randen van de stad waar, gelet op de omgeving, hogere geluidswaarden kunnen worden toegestaan. Daarnaast stimuleren en faciliteren we duurzaamheid en inclusie, zoals door het waarborgen van een goede toegankelijkheid, bij evenementen.



Bieden van voldoende en passend aanbod van stedelijke voorzieningen in de stad en de regio

De komende jaren geven we wanneer nodig een kwaliteitsimpuls aan bestaande dagelijkse, niet-dagelijkse, recreatieve en culturele voorzieningen en verbeteren we de toegankelijkheid hiervan. In de wijken zetten we in op de nabijheid van dagelijkse buurtgerichte voorzieningen, in combinatie met goede en veilige fiets- en wandelroutes. De historische binnenstad is een belangrijk economisch cluster en kenmerkt zich, naast dagelijkse voorzieningen, vooral op de niet-dagelijkse winkelveorzieningen. Als centrumstad en Stad van Ontdekkingen is de binnenstad gericht op culturele voorzieningen en evenementen, recreatief winkelen, ontspannen, uitgaan en ontmoeten. We kijken goed of nieuwe functies fysiek passen bij de schaal van de historische stad zonder onomkeerbare schade toe te brengen aan de historisch waardevolle bebouwing. Wanneer dat niet lukt, heeft vestiging in bestaande grootschalige bebouwing in de binnenstad of buiten het centrum de voorkeur. De theaters en bioscopen zijn van regionaal belang en het gevarieerde aanbod van

(Rijks)musea is zelfs van nationaal belang. Goede en groene loop- en fietsroutes verbinden deze culturele voorzieningen. Daarnaast streven we naar een logische spreiding van hotels over de stad, waarbij ook op (toekomstige) ontwikkellocaties ruimte is voor uitbreiding. Geschikte locaties voor congresruimte en hotels zijn in de binnenstad en op specifieke plekken daarbuiten, gekoppeld aan zeer goed bereikbare plekken.

Bij maatschappelijke voorzieningen is het vertrekpunt om aan te sluiten bij de behoefte van de (verwachte) toekomstige bevolking. Dit betekent dat bij de programmering van deze voorzieningen gekeken wordt naar de functie, behoefte en gebruikers van de verschillende voorzieningen en het passende voedingsgebied. Voor bepaalde voorzieningen is nabijheid in de wijk of op buurniveau juist meer van belang, zoals het basisonderwijs, de eerstelijnsgezondheidszorg (zoals huisartsen), spelen en bewegen en kinderopvang. Leiden heeft in de toekomst extra ruimte nodig voor het basisonderwijs. Voorzieningen op het gebied van sport, cultuur en voortgezet onderwijs hebben deels een regionale functie en zijn gemeentegrens-overschrijdend. Leiden voorziet in belangrijke mate in de regionale behoefte aan middelbaar onderwijs en zal dat ook blijven doen.

Wat betreft sportvoorzieningen hebben we een regionale en stedelijke functie met een topsporthal, schaatshal, zwembad en er zijn clubs die op een hoog niveau presteren. Voor sportvoorzieningen is ons

vertrekpunt om het huidige niveau en hoeveelheid aan binnen- en buitensportaccommodaties te handhaven. Het toekomstig aanbod van sportvoorzieningen stemmen we af op basis van inzicht in de behoefte en belangstelling die er vanuit de verschillende sporten is, inclusief (relatief) nieuwe sporten. Hierbij is het van belang dat er voldoende ruimte voor sportvoorzieningen blijft en goed geïnvesteerd wordt in sportvoorzieningen. Sport, en sportverenigingen, leveren namelijk een cruciale bijdrage aan de samenhang in de samenleving en de gezondheid van onze inwoners. We kijken hierbij ook in regionaal verband naar behoefte en het over en weer gebruik maken van elkaars voorzieningen. Daarnaast zien we kansen in medegebruik van (sport)voorzieningen. Door medegebruik kunnen we de beschikbare ruimte zo optimaal mogelijk gebruiken voor het accommoderen van activiteiten in de wijk. Met uitbreiden en versterken van het groen-blauwe raamwerk wordt voorzien in meer (informele) ruimte om te sporten, te spelen en te bewegen in de stad. Culturele voorzieningen voor het maken en beleven van kunst- en cultuuruitingen zijn in de binnenstad vaak van regionaal belang. Ook in andere delen van de stad dragen ze bij aan de levendigheid in de wijken.

De regio staat voor een grote binnenstedelijke verdichtingsopgave. Om ook in de toekomst voldoende en passende voorzieningen te hebben, is steeds meer overleg en samenwerking met de buurgemeenten nodig.

Versterken vitaal 'Hart van de wijk'

De verschillende wijken zijn voorzien van een levendig centrum, een vitaal Hart van de wijk met winkels en voorzieningen. Dit zijn vaak voorzieningen op het gebied van zorg, dus bijvoorbeeld combigebouwen met een huisarts, een fysio, een apotheek. Hierdoor zijn dagelijkse winkelvoorzieningen (gericht op eerste levensbehoefte) en maatschappelijke voorzieningen aanwezig en voor eenieder toegankelijk en dichtbij. We willen de wijken verder versterken en nabijheid vergroten door meer functies toe staan in de nu nog monofunctionele woonwijken, onder andere door menging met werkfuncties. Het versterken van de sociale samenhang, de levendigheid en het creëren van ontmoetingsplekken zijn hierbij belangrijke opgaven. Ter bevordering van inclusieve buurten faciliteren we diverse en laagdrempelige voorzieningen en versterken we samen met de wijk het sociale netwerk door activiteiten te organiseren en mensen in de wijk te verbinden. Dit doen we op een manier die aansluit bij de vraag van de wijkbewoners. De aanwezigheid van voorzieningen (zowel maatschappelijk, zorg als commerciële voorzieningen) zien we als een belangrijk uitgangspunt bij het vaststellen of een locatie geschikt is voor bepaalde doelgroepen. Zijn voorzieningen niet aanwezig, dan is het toevoegen van deze voorzieningen een voorwaarde om de locatie geschikt te maken voor bepaalde doelgroepen. Het toevoegen van woningen kan draagvlak bieden voor extra buurtgebonden voorzieningen.

De wijkcentra zijn goed bereikbaar met comfortabele groene (en koele) fiets- en wandelroutes, waarbij de inrichting van de openbare ruimte zoveel mogelijk obstakelvrij is ingericht. We streven naar een goede bediening van het OV van alle wijken richting de binnenstad en zo mogelijk ook onderling.

Uitwerking benutten (cultuur)historie als belangrijke waarde van de stad

Beschermde stadsgezichten behouden en beschermen

We zien beschermde monumenten niet als geïsoleerde objecten, maar als belangrijk onderdeel van de totale bebouwde omgeving. We bepalen daarom mede hoe ontwikkelingen in de omgeving rekening moeten houden met het monument, zodat het zijn ruimtelijke en programmatische rol kan blijven vervullen. Dit geldt in bredere zin ook voor beide rijksbeschermde stadsgezichten. We borgen de cultuurhistorische waarden binnen deze gebieden en gaan zorgvuldig om met de invloed die ontwikkelingen zowel binnen als buiten de beschermde stadsgezichten hierop kunnen hebben.

Historische routes beter beleefbaar maken

De historische routes zijn van oudsher verbindende 'lange lijnen' in de stad en tussen de binnenstad en historische kernen in buurgemeenten. Langs deze historische routes staat veelal nog historische bebouwing en bevinden zich diverse gemengde functies. De belevingswaarde en herkenbaarheid van de ruimtelijke verbinding is afgenomen door onder meer toenemende verkeersdruk. Op de lange lijnen takken ook andere wegen aan, worden de historische routes doorsneden door andere wegen en lopen er ook verbindingen overheen zoals spoorwegen en autosnelwegen. Binnen de context van de verkeersfunctie die de historische routes/wegen hebben, wordt gezocht naar manieren om deze ruimtelijk weer herkenbaar, continu en beleefbaar te maken. Hierbij proberen we deze beleving vooral voor fietsers en voetgangers te optimaliseren. Het weer herkenbaar, continu en beleefbaar maken is mogelijk te combineren met het toestaan van nieuwe (niet-hindergevende) economische functies langs de lijnen.



Monumenten, cultuurhistorische bebouwing, historische waterwegen en landschappelijke structuren behouden, benutten en beleven

Leiden heeft met erfgoed een onderscheidende kracht in huis: zo heeft Leiden de internationale kennis en collecties, de aantrekkelijke historische stad en de grote mate van betrokkenheid van bewoners. Daarbij gaat het om de waarde van erfgoed zelf, maar ook om de meerwaarde voor de stad. We streven ernaar om in alle wijken cultuurhistorie en cultuur zichtbaar te maken, niet alleen in de historische binnenstad.

Leiden houdt rekening met archeologische waarden in de bodem. Bij archeologische waarden is het behoud in situ het uitgangspunt. Wanneer dat niet mogelijk blijkt, volgt goed archeologisch onderzoek en gebruiken we dit om het verhaal van de stad te verrijken.

In de tijd van de Romeinen vormde de Rijn de Romeinse rijksgrens: de Limes. Met park Matilo maakt Leiden deel uit van het internationale Unesco werelderfgoed Romeinse Limes. Een goede borging van de cultuurhistorische waarden van de Limes in Leiden (op basis van de onderzoeks-agenda archeologie en bouwhistorie) en van de beleving en verbinding van de Limes, in het bijzonder van park Matilo als Unescolocatie en stepping stone stad en ommeland, is daarbij van belang, ook als onderdeel van de provinciale erfgoedlijn Romeinse Limes.

De trekvaarten van Leiden (zoals de Vliet en de Haarlemmertrekvaart), de Landgoederenzone en de Limes zijn cultuurhistorisch waardevolle structuren en vormen een belangrijke schakel tussen stad en regio. Ze maken deel uit van de provinciale erfgoedlijnen. We zetten ons in om de ruimtelijke kwaliteit te behouden en beleefbaar te maken.

De historische kwaliteiten zetten we in bij de verdere ontwikkeling van de stad. We zien kansen en verbinden de verstedelijkingsopgave, de klimaatopgave en mobiliteitsopgave met de kracht van de cultuurhistorie. We behouden en benutten zo veel mogelijk de historische bebouwing en structuur voor de kwaliteit en identiteit van de woonomgeving, en maken deze beter beleefbaar, ook buiten de binnenstad. Er is ruimte om nieuwe lagen aan de stad toe te voegen met nieuwe kwaliteiten en typologieën en nieuwe (delen van) leefmilieus. Bij ontwikkelingen benutten we historische essenties ten aanzien van water, groen, openbare ruimte, stedenbouw, gebouwen en infrastructuur, voegen we nieuwe kwaliteiten toe en geven we ruimte aan nieuwe interpretaties en nieuwe materialen. Dit vraagt ook een hoge ambitie voor de inrichting van de openbare ruimte en particuliere initiatieven die daarop van invloed zijn. Bij het beschermen van de historie en cultuur maken we gebruik van de mogelijkheden van differentiatie in bescherming die de Omgevingswet ons biedt. Dit doen we met oog voor onnodige regeldruk. We organiseren daarvoor een systeem dat past bij de bijzondere waarden van Leiden en de dynamiek van de stad.

Ruimtelijke kwaliteit is een essentieel onderdeel van een goed vestigingsklimaat. We gebruiken daartoe per gebied het aanwezige erfgoed en andere aanwezige kwaliteiten als inspiratiebron. Omdat elke wijk andere kwaliteiten en karakteristieken kent, uit zich dit in de stad op verschillende manieren. Erfgoed krijgt waar mogelijk een functie en waar nodig een nieuwe functie. Het functioneert (weer) als icoon van de wijk. Voor het huisvesten van (maatschappelijke) voorzieningen in de wijken geven we voorrang aan gebouwd erfgoed dat moet worden herbestemd. Hier moet rekening gehouden worden met betaalbaarheid en goede toegankelijkheid van deze voorzieningen. Op deze manier behouden en versterken we de diverse identiteiten in de stad en maken we een historische icoon herkenbaar en beleefbaar.



5.3 Duurzame mobiliteit



Themakaart duurzame bereikbaarheid 2040

De verdere verstedelijking en verdichting in de stad en de regio leidt tot een intensiever gebruik van het huidige verkeersnetwerk. Zo leidt de groei van het aantal woningen, werkfuncties en recreatie tot meer verkeersbewegingen. Dit vraagt om aanpassingen van het mobiliteitssysteem terwijl het systeem in de huidige situatie, zeker tijdens de spits, al onder druk staat. Dat maakt dat we anders om willen gaan met mobiliteit en ruimte in de stad. Daarbij draagt het mobiliteitssysteem bij aan een gezonde, biodiverse en leefbare stad die ook duurzaam en klimaatbestendig is.

We kiezen een duurzame manier van verplaatsen die gezond, schoon, veilig en ruimte-efficiënt is. We willen toe naar ruimte-efficiënte vervoerswijzen die passen bij het historische en compacte karakter van de stad. De ruimte wordt anders verdeeld om in te kunnen spelen op de groei van het voetgangers- en fietsersverkeer, op de verblijfs- en ontmoetingsfunctie in de stad en op de klimaatveranderingen. Daarnaast moeten we toe naar een schonere mobiliteit waarbij we de uitstoot van fijnstof en stikstof en gebruik van fossiele brandstoffen beperken, mede ook door middel van technologische vernieuwingen. Ook inspanningen van de stad zijn nodig, om deze stap naar duurzame mobiliteit mogelijk te maken. De toenemende drukte in stad en regio vraagt ook om afstemming in regionaal verband en samenwerking met andere overheden en partijen.

Leidse keuzes op stadsniveau

We gaan naar een duurzaam mobiliteitssysteem: gezond, schoon, veilig en ruimte-efficiënt

We kiezen voor een duurzaam mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan gezond bewegen, dat schoon is (uitstoot van het voertuig zelf en energieverbruik), dat veilig is en dat past bij de beperkte ruimte in de compacte historische stad en dus ruimte-efficiënt is. Dit geldt voor het verkeer binnen de stad en voor verbindingen naar de steeds verder verstedelijkende regio. We werken daarom toe naar een modal shift: een verschuiving in de wijze van vervoer. Waar een deel van de bewoners en bezoekers nu nog voor de auto kiest, maken we het logisch en aantrekkelijk om te kiezen voor lopen, fietsen of reizen met bijvoorbeeld trein of bus. Dit vraagt een andere verdeling van de beschikbare ruimte: meer ruimte voor voetgangers en fietsers, groen en water in de openbare ruimte en een goed (regionaal) openbaarvervoersysteem. Een functioneel en comfortabel elektrisch stadsbusnetwerk ontsluit de wijken en hubs/overstappunten en zorgt voor verbinding met de binnenstad en andere belangrijke (stedelijke, regionale en recreatieve) bestemmingen.

Er zal in de toekomst als gevolg van de nu al ingezette koers rondom modal shift waarschijnlijk minder autoverkeer zijn in geheel Leiden. Op het moment dat dit zich voordoet, zal gekeken worden hoe de hoofdwegenstructuur aangepast kan worden op dit nieuwe evenwicht. In dit nieuwe evenwicht zal ketenmobiliteit er anders uitzien dan nu. Wijziging van de wegenstructuur gaan daarom hand in hand met ondersteunende aspecten zoals overstappunten (hubs) op de juiste locaties, brede beschikbaarheid van deelsystemen en laadinfrastructuur voor zero-emissie-vervoersmiddelen.

Belangrijk is dat bewoners zich kunnen blijven verplaatsen en dat de aanpassingen niet leiden tot vervoersarmoede. Dat vraagt maatwerk voor specifieke doelgroepen. Verkeersveiligheid is een wezenlijk uitgangspunt bij de vormgeving en uitvoering van routes. Daarnaast zijn ook een goede ruimtelijke inpassing op de plek, beleving en een heldere routevorming van belang. Het water kan mogelijk verder benut worden voor vervoer, recreatief en van goederen.

Bovenstaande keuzes in combinatie met maatregelen zoals het instellen van een Zero Emissie Stadslogistiek-zone (ZES) voor vracht- en bestelverkeer, dragen bij aan het beperken van de uitstoot van vervuilende stoffen in de lucht en van geluidhinder door wegverkeer. De overgebleven (vracht)auto's en bussen maken gebruik van een niet fossiel aangedreven krachtbron. Daarnaast wordt aangesloten bij de landelijke ambitie conform het bestuursakkoord 'Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per bus'.



We verbeteren de regionale en (inter-)nationale bereikbaarheid

Mobiliteit van personen en vervoer van goederen stopt niet bij onze gemeentegrenzen. Het is essentieel dat Leiden ook in de toekomst uitstekend verbonden is met de regio en andere steden en kennisregio's. Leiden is gelegen aan de snelwegen A4 en A44 en de regionale wegen N206 en N11. Deze rijkswegen en regionale wegen zijn belangrijk voor de regionale en (inter-)nationale bereikbaarheid. Afgelopen jaren is er door de regio, provincie en het Rijk al flink geïnvesteerd in de verbetering van autoverbindingen, zoals de Rijnlandroute. Toch hebben deze wegen nu en in de toekomst ook de nodige aandachtspunten op het gebied van doorstroming. We zijn hiervoor in overleg met regiopartners, Rijkswaterstaat en andere partijen. De ligging ten opzichte van het landelijke hoofdwegennet (A44, A4 en N11), de aanwezigheid van regionale routes, de spoorverbindingen noord/zuid en oost/west, en ook de ligging aan meerdere vaarroutes bieden kansen voor duurzame keuzes die bereikbaarheid waarborgen en leefbaarheid vergroten.

Leiden is de centrumstad in de verstedelijkte Leidse regio tussen Zoeterwoude en Zee. In dit stedelijke netwerk organiseren inwoners van de verschillende kernen over en weer hun dagelijkse activiteiten. Daarom werken we samen met onze regiopartners aan goede regionale verbindingen, waarbij voor Leiden de nadruk ligt op goede (elektrische) fietsverbindingen en het openbaar vervoer.

Knooppunt Leiden Centraal speelt hierin een belangrijke rol. Leiden Centraal is het zesde treinstation van Nederland wat het aantal reizigers betreft. Knooppunt Leiden Centraal is het derde treinstation in aantallen fietsers dat het knooppunt als begin- of eindpunt heeft. Bovendien komen (bijna) alle regiobussen over dit knooppunt. Knooppunt Leiden Centraal verbindt Leiden met andere grote steden als Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht en met andere kennisregio's zoals Delft. Ook internationale knooppunten, zoals luchthavens en HSL-opstapplaatsen, zijn nabij en goed bereikbaar.

Daarom zetten we, samen met partners als NS, ProRail, Provincie Zuid-Holland en het Rijk, in op kwantitatieve en kwalitatieve doorontwikkeling van Knooppunt Leiden Centraal. Zo faciliteren we de groei van het aantal reizigers en versterken we de betekenis als knooppunt voor in-, uit- en overstappers in stad en regio. Naast Leiden Centraal zijn er twee andere treinstations die bijdragen aan een goede ontsluiting via het spoor voor reizigers. Dat zijn station De Vink en station Leiden Lammenschans, deze stations liggen op de drukke spoorlijnen van Amsterdam-Den Haag en Leiden-Utrecht en zijn essentieel bij de transitie naar duurzame bereikbaarheid. Voor beide stations geldt dat het invloedgebied zich uitstrekt over delen van Leiden en dat met een toenemende verduurzaming van de mobiliteit de potentie van beide stations zal toenemen. Het versterken van fietsroutes naar die stations, het voorzieningenniveau op en bij die stations en de stallingsmogelijkheden zijn daarbij succesfactoren.

Voor de langere termijn agenderen we onderzoek naar verbetering/schaalsprong van het regionaal openbaar vervoer met lightrailachtige concepten in de oost-westrichting. Een we agenderen onderzoek naar mogelijkheden voor extra haltes op het (nationale) railnetwerk. Hiervoor gaan we in overleg met regiopartners en andere partijen.

Verstedelijking moet hand in hand gaan met investeringen in duurzame mobiliteit waarbij de overall bereikbaarheid en verkeersveiligheid van wijken wordt verbeterd

In een compacte historische stad, waarbinnen verder verdicht wordt, is het belangrijk dat verstedelijking en mobiliteit goed op elkaar afgestemd worden. We benutten de nabijheid van wonen, werken en voorzieningen in onze compacte stad door verder te verdichten en functies te mengen. Hierdoor kunnen we veel van onze verplaatsingen te voet of per fiets doen. Verdichting met woon- en werkfuncties vindt vooral plaats op locaties in de stad die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Dit zorgt ervoor dat meer mensen nabij OV-haltes kunnen wonen en werken en daardoor eerder gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. Dit zijn gebieden rond NSstations, bijvoorbeeld stationsgebied Leiden Centraal en Leiden Lammenschans, en rond haltes met hoogwaardig OV zoals het R-net.

Hoe bereiken we dit?

Uitwerking duurzaam mobiliteitssysteem: gezond, schoon, veilig en ruimte-efficiënt

Een fijnmazig voetgangers- en fietsnetwerk realiseren, inclusief ontbrekende schakels

We werken aan een loopvriendelijke stad. Voor de voetganger realiseren we een fijnmazig en veilig netwerk. Daarbij is elke straat toegankelijk voor voetgangers, ook voor kwetsbare groepen. We werken aan een obstakelvrije openbare ruimte, bijvoorbeeld door goede oversteekplekken, brede stoepen en voorzieningen zoals rustplekken waarvoor we extra aandacht hebben rond de wijkzorgcentra. Koele verblijfsplekken en routes in de wijken maken buitenzijn aantrekkelijk en aangenaam, bijvoorbeeld in de vorm van parkjes en plekken met bomen of aan het water. In de wijken zorgen we voor voldoende plek om te spelen in de openbare ruimte of speelvoorzieningen.

We realiseren een fijnmazig netwerk van fietsroutes binnen Leiden, met regionale fietsroutes, hoofd fietsroutes, wijkfietsroutes en recreatieve fietsroutes (bijvoorbeeld naar het omringende buitengebied). Daarbij spelen we ook in op de opkomst van de elektrische fiets als goed alternatief voor de regionale (woon-werk-)verplaatsingen per auto. Hiermee werken we aan (sociaal en verkeers-)veilige, directe, samenhangende, comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes binnen de stad en naar de regio. Zo wordt lopen en fietsen binnen de compacte stad Leiden een steeds aantrekkelijker keuze. Voor het fietsnetwerk worden (binnen Leiden) ontbrekende schakels aangelegd, ook naar het omliggende landschap. Er wordt gewerkt aan fietsparkeervoorzieningen bij openbaar vervoerhaltes, overstappunten/hubs en in de binnenstad. Elders in de stad vindt maatwerk plaats wat betreft fietsparkeervoorziening, bijvoorbeeld bij overlast of

bij beperkte ruimte. Fietsen of lopen heeft de voorkeur voor het bereiken van buurtvoorzieningen en onderwijslocaties. Zo kunnen inwoners zich gezond en veilig door de stad verplaatsen voor de dagelijkse activiteiten.



Essentieel voor aantrekkelijke voetgangers- en fietsroutes en een goede verkeersveiligheid is het goed ontwerpen van de openbare ruimte. Gezien het historische compacte en stedelijke karakter van grote delen van de stad is een goede verkeersveiligheid een voorwaarde, in combinatie met sociale veiligheid en andere functies van de ruimte. Denk aan identiteit, verblijfskwaliteit, heldere routevorming en bijvoorbeeld groen. Het is bij de inrichting van de openbare ruimte verder belangrijk expliciet oog te hebben voor kwetsbare doelgroepen. We richten de openbare ruimte in met aandacht voor verblijven, voor klimaatadaptatie, biodiversiteit en met een duurzaam veilige verkeersinrichting. De plek in de stad en de aard van de weg bepalen mede de precieze inrichting. Daarnaast is het van belang dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat hulpdiensten snel en effectief kunnen optreden bij incidenten.

Historische routes waar mogelijk voor voetgangers en fietsers benutten

De historische routes zijn van oudsher de belangrijkste verbindingroutes tussen centrum en gebieden daaromheen en tussen Leiden en de historische kernen in de regio. Deze wegen zijn, samen met de historische bebouwing erlangs, waardevolle cultuurhistorische structuren. Hier krijgen fietsers en voetgangers waar mogelijk de hoofdrol (tenzij de stroomfunctie dit onmogelijk maakt en er geen vervangende routes zijn aan te wijzen). Zij vormen vaak de lange lijnen in de stad. Daar waar deze wegen doorsneden of niet-continu zijn, worden ze zoveel mogelijk weer als route herkenbaar en beleefbaar gemaakt en ingericht in combinatie met groen.

Passende hoofdwegenstructuur

Tot 2030 werken we aan de opgaven en uitgangspunten uit de Mobiliteitsnota Leiden 2020-2030 en gaan we uit van de wegencategorisering zoals daarin genoemd.

Voor de middellange termijn is de ambitie van de mobiliteitsaanpak beschreven in de al eerder genoemde Mobiliteitsnota. In dit beleidsprogramma wordt stevig ingezet op het veranderen van de modal split omdat de baten hiervan voor de stad groot zijn. Voor de periode na 2030 is de verwachting dat het aandeel van personenautoverkeer van zo'n omvang is dat gekeken kan worden of het hoofdwegennet niet is overgedimensioneerd. Mocht dit zo zijn, dan is er de mogelijkheid om nog meer ruimte vrij te maken voor andere functies zoals groen en water, wat ten goede komt aan de leefbaarheid in de stad. Bij het nadenken over oplossingen zal natuurlijk rekening worden gehouden met doelgroepen die maatwerk nodig hebben, zoals bijvoorbeeld mindervaliden, hulpdiensten en specifieke logistieke stromen.

Parkeerruimte op straat beperken

We kiezen ervoor om parkeerruimte op straat te beperken daar waar de parkeerdruk laag is of daar waar de ruimte schaars is en behoefte is aan bijvoorbeeld vergroening, zoals de binnenstad. De parkeervoorzieningen en deelsystemen voor bewoners en bezoekers stemmen we hierop af. Dit doen we bijvoorbeeld door nieuwe parkeergarages voor bewoners in de stad en overstapplaatsen voor bezoekers aan de rand van de stad te realiseren. Als de maatschappelijke trend van bezit naar gebruik doorzet, dan ontstaat er ruimte om parkeerplaatsen voor andere zaken te kunnen gebruiken. Op dat moment kan een overmaat aan parkeerplaatsen in wijken benut worden voor bijvoorbeeld deelmobiliteit, groen/blauw (klimaatadaptatie) of speelruimte.

Stadshubs (overstap- en overslagpunten) realiseren

Om het verkeer en vervoer in de stad de komende decennia in goede banen te kunnen (blijven) leiden, werken we stapsgewijs en waar nodig aan een diversiteit aan overstappunten (mensen) en overslagpunten (goederen). Bij de overstappunten stappen mensen over van auto op fiets, lopen, openbaar vervoer of deelsysteem. Dit kan via P&R-pluslocaties voor bezoekers of in de vorm van kleinschalige wijkmobiliteitscentra voor bewoners. Bij overslagpunten (of stadsdistributiepunten) worden goederen overgeslagen van grote vrachtwagens naar kleinere elektrische voertuigen en bakfietsen om de stad te bevoorraden en pakketjes op hun plek van bestemming of bij 'pick up points' te krijgen. De stadshubs spelen daarmee een belangrijke rol in emissievrije (zero emissie) stadsdistributie en dragen bij aan een flinke vermindering van het aantal bewegingen van vervuilende voertuigen. Afhankelijk van het type hub zijn ook oplaadmogelijkheden belangrijk.

De rol van de gemeente verschilt per type overstap-/overslagpunt: van prioritering in ruimtevraag, regie wat betreft combinatie van functies tot het bijeenbrengen van de vraag en de benodigde ruimte of de rol van ruimtelijk facilitator. Daarbij is de rol van de gemeente bij P&R-locaties breder en worden overslagpunten eerder aan de markt overgelaten. De ruimte binnen de stad is beperkt, dus ook hier moeten keuzes gemaakt worden.

Deur-tot-deurreis, Mobility as a Service en deelconcepten stimuleren

De reiziger heeft de behoefte om de reis van deur tot deur zo snel en comfortabel mogelijk af te leggen. Dat kan door de verschillende vervoerswijzen naadloos op elkaar aan te laten sluiten, deelsystemen te stimuleren en bijvoorbeeld het voor- en natransport goed te faciliteren. Aanvullend aan de huidige mogelijkheden zullen Mobility as a Service (MaaS) en deelconcepten (mits deelconcepten geen beslag leggen op openbare ruimte of goed inpasbaar zijn) bij kunnen dragen aan een veilige en comfortabele deur-tot-deurreis. Dit kan met slimmere informatievoorziening en door verschillende (innovatieve) soorten van vervoer beter op elkaar aan te laten sluiten. Dat doen we bijvoorbeeld door hubs te realiseren op strategisch gekozen locaties waar je 'drempelloos' kan overstappen op deelsystemen. Het is hierbij belangrijk dat de informatie van de verschillende systemen op elkaar is afgestemd, bijvoorbeeld met real-time, betrouwbare en dynamische parkeerinformatie. We faciliteren waar mogelijk en wenselijk kansrijke en toekomstbestendige mobiliteitsconcepten en we zetten in op een verschuiving van het bezit van vervoermiddelen naar het gebruik, van privé-eigendom naar gemeenschappelijk eigendom (deelsystemen). Investerings in haltes en ketenvoorzieningen zijn daarbij noodzakelijk, zodat reizigers makkelijk de reis van deur-tot-deur kunnen maken, maar ook voor snelle, frequente lijnen en goede afstemming tussen modaliteiten met daarbij specifieke aandacht voor doorstroming en betrouwbare reistijden.

Uitstoot van vervuilende stoffen en geluidhinder beperken

In 2040 is de gezondheidswinst toegenomen door schonere lucht en is het aantal geluidgehinderden afgenomen, ondanks de verdichtingsopgave. Een duurzaam mobiliteitssysteem (uitstootvrij) is een van de belangrijkste variabelen om deze ambitie te bewerkstelligen. Daarbij wordt de kanttekening gemaakt dat de lokale fijnstofconcentratie voor het grootste deel uit achtergrondconcentratie bestaat, zoals al aanwezige concentraties vanwege stedelijke en industriële emissies, buitenlandse bronnen en zeezout. De lokale fijnstofconcentratie bestaat dus slechts voor een klein deel uit lokale bijdrage. De mogelijkheden om de bijdrage lokaal te beïnvloeden zijn dus beperkt. Het is echter zo dat wanneer alle gemeenten de uitstoot van fijnstof terugbrengen, de regionale en landelijke concentraties dalen.

Binnenstedelijk wegverkeerslawaai is nog steeds de belangrijkste geluidhinderbron. Leiden heeft als ambitie om het aantal inwoners dat ernstige hinder of slaapverstoring ondervindt (met name door verkeerslawaai) te laten afnemen. De transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem (dat meer gericht is op voetgangers en fietsers en het openbaar vervoer) en de transitie naar elektrische auto's dragen hieraan bij. Daarnaast wordt geluidsoverlast door verkeerslawaai teruggebracht door gebruik te maken van stil asfalt en een stille zijde te realiseren aan (nieuwbouw)woningen.

Naast verkeer is luchtverkeer ook een belangrijke bron van geluidhinder en heeft effect op de leefbaarheid in de stad. De urgentie is er nu al, gezien de wijzigingen in de wetgeving rond geluidshinder, het eventueel wijzigen van de aanvliegeroutes en de herverdeling van het luchtruim boven Nederland. Leiden heeft zelf geen bevoegdheden op het gebied van luchtvaartlawaai, maar toename van luchtvaartlawaai kan wel grote gevolgen hebben voor de leefbaarheid en ontwikkeling van de stad. Intensieve samenwerking met de regio, provincie en het rijk op dit dossier is noodzakelijk. Waarbij de inzet is dat de effecten van Schiphol de ambities die beschreven zijn in deze Omgevingsvisie en de Regionale Omgevingsagenda niet belemmeren en dat hinder vermindert.

Vervoer over water onderzoeken

De recreatieve waarde en wellicht ook de vervoerswaarde van het water kan in de toekomst beter benut worden, bijvoorbeeld door mobiliteitshubs te koppelen aan water. Dit kan, vooral voor recreatie, een manier zijn om de stad en de bijzondere landschappen daarbuiten (kust, plasseengebied, Groene Hart) beter te verbinden. Distributie van grondstoffen en bevoorrading van bedrijven zijn mogelijkheden die in de toekomst wellicht ook efficiënter, schoner of rendabeler gemaakt kunnen worden over water. Nader onderzoek moet dit uitwijzen, waarbij gekeken moet worden naar de plek van specifieke overstap of overslaghubs, waarbij ook rekening gehouden wordt met de doorvaarthoogtes van de bruggen.



Uitwerking verbeteren regionale en (inter)nationale bereikbaarheid

OV-knooppunten doorontwikkelen

De intercityfunctie van OV-terminal Leiden Centraal is – ook op de lange termijn – van groot belang voor de stad en regio. Knooppunt Leiden Centraal geeft aansluiting op internationale overstappunten (luchthaven, HSL) en is het regionale in-, uit- en overstapknooppunt. Het is hét entreegebied van Leiden, zowel aan de zijde van de historische binnenstad als aan de zijde van Innovation District LBSP. Het is de verbindende schakel tussen deze twee gebieden. Daarom ontwikkelen we, samen met onze partners, Knooppunt Leiden Centraal kwantitatief en kwalitatief door, waarbij het meegroeit met het aantal reizigers en met de functie als overstapknooppunt. Dat betekent dat we werken aan verbetering van de stationshal en de openbare ruimte, een hoogwaardige busterminal realiseren, ongeveer 20.000 fietsparkeerplaatsen creëren en de vier corridors die beide zijden van het spoor verbinden verbeteren. Deze ontwikkeling maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van het stationsgebied en spoorzone.

Voor de lange termijn agenderen we een aantal mogelijk kansrijke ontwikkelingen voor de stad. Hierbij werken we samen met onze partners zoals het Rijk, de Provincie Zuid-Holland en de NS. We doen:

- a. onderzoek naar verdichtingsmogelijkheden rondom het station de Vink;
- b. onderzoek naar mogelijkheden voor extra stations op de het huidige hoofrailnet (Oude Lijn of Utrechtlijn) en
- c. onderzoek naar een eventuele schaa sprong en opwaardering van het regionaal HOV-netwerk tot lightrailachtig concept, dat aansluit bij het dagelijks stedelijke netwerk van onze steeds verder verstedelijkende regio en (grotere) nieuwbouwlocaties in de regio.

Uitwerking verstedelijking moet hand in hand gaan met investeringen in duurzame mobiliteit waarbij de overall bereikbaarheid en verkeersveiligheid van wijken wordt verbeterd

Maatwerk bieden in de stad

We benutten de eigenschappen van de compacte en historische stad. Omdat alles op relatief korte afstand van elkaar ligt, zijn functies als wonen, werken en voorzieningen veelal nabij. Dit levert als voordeel op dat veel van onze dagelijkse activiteiten te voet of met de fiets kunnen plaatsvinden en maakt de keuze voor deze gezonde, milieu- en ruimtevriendelijke wijze van verplaatsen aantrekkelijk. Door de verdere verdichting en verstedelijking en het mengen van functies wordt de nabijheid verder versterkt.

In onze compacte en historische stad stemmen we verstedelijking en mobiliteit goed op elkaar af, met maatwerk voor elk type leefmilieu. Zo spelen we in op verschillen binnen de stad zoals de locatie, fysieke kenmerken en de functies in een gebied. In de (hoog)stedelijke gebieden met een mix aan functies nabij en waar de ruimte compact is (zoals in de historische binnenstad), staat het verblijven op één. Hier kiezen we vooral voor lopen, fietsen en openbaar vervoer en gaan we toe naar autoluwe gebieden of naar een beperkte rol voor de auto. Daar waar meer ruimte is, met minder functiemenging en minder hoge dichtheden kan de rol van de auto groter zijn, naast voetgangers en fietsers en openbaar vervoer.

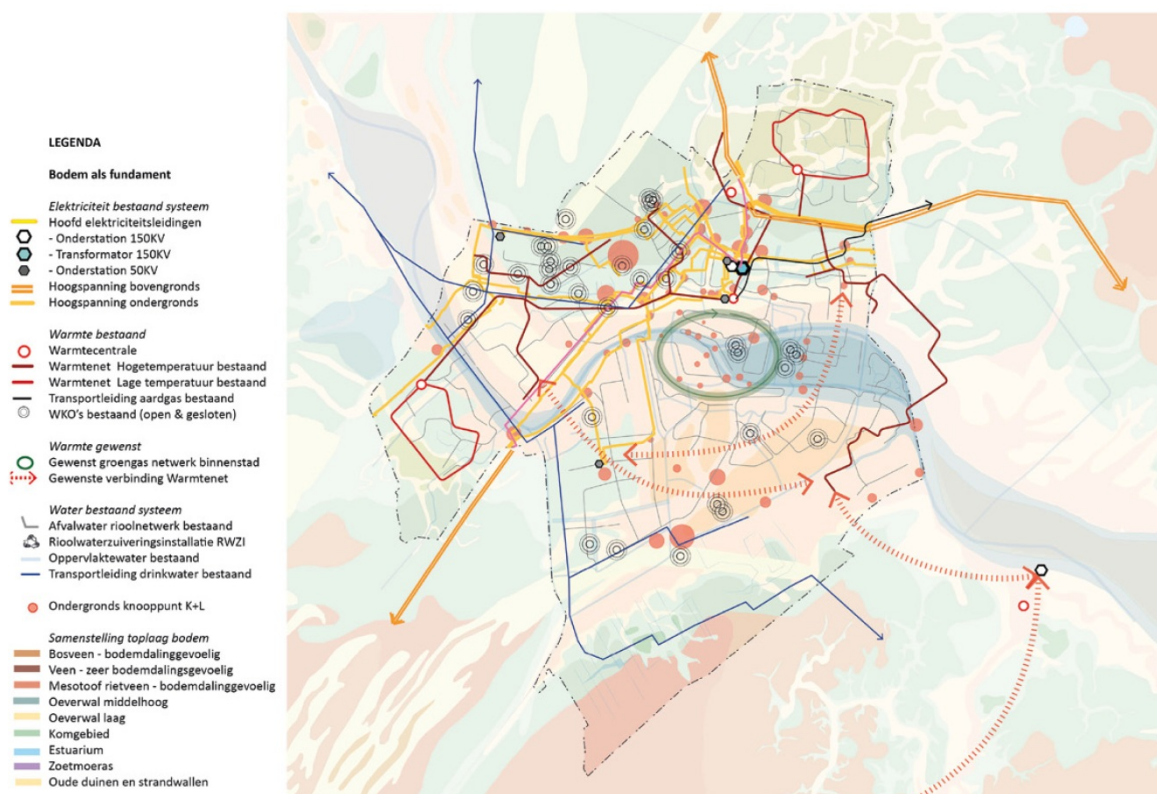
Autoluwe gebieden uitbreiden

Daarnaast bekijken we de mogelijkheid om op termijn meer gebieden in de stad autoluw te maken. In de autoluwe gebieden is de openbare ruimte gericht op verblijven en ontmoeten en op een meer groenblauwe klimaatbestendige inrichting. We werken al aan autoluwe gebieden in de binnenstad en het stationsgebied. Op termijn zijn delen van het Leiden Bio Science Park mogelijk ook kansrijk als autoluwe gebieden. Het bieden van een alternatief voor de auto als vervoersmiddel is hierbij noodzakelijk. Denk aan verbeterde fiets- en voetgangersnetwerken, OV-verbindingen, deelsystemen en parkeervoorzieningen voor auto's op afstand.

Hoofdzakelijk rondom HOV-haltes verdichten

De verdichting en verstedelijking vindt veelal plaats binnen de invloedssfeer van NS-stations en HOV-haltes en wordt gecombineerd met gericht parkeerbeleid. Dit zorgt ervoor dat meer mensen in de directe nabijheid van het openbaar vervoer kunnen wonen en werken en daardoor eerder gebruik zullen maken van het openbaar vervoer.

5.4 Bodem als fundament



Themakaart Bodem als Fundament 2040

De stad kan niet functioneren zonder een gezonde bodem en de vitale infrastructuur zoals drinkwaterleidingen, riolering, en een elektriciteitsnetwerk die daar in ligt. Zowel boven- als ondergronds is de ruimtelijke impact van deze netwerken en systemen groot en die impact wordt in de toekomst alleen maar groter. Al deze netwerken en systemen staan onder druk en vormen een opgave richting 2040. De riolering is deels verouderd. Waterleidingen worden door de extreme temperaturen (klimaatverandering) te warm. Het voor de kenniseconomie noodzakelijke dataverkeer vraagt om snellere en betere verbindingen (glasvezel) dan nu beschikbaar zijn. We moeten de bestaande ondergrondse infrastructuur van kabels en leidingen, verzwaren en uitbreiden omdat de stad groeit en voorbereid moet worden op de energietransitie en klimaatverandering. Dit alles terwijl de ruimte in de bodem beperkt is. Dat vraagt om slimme

combinaties. Zo moet de verduurzaming van de energie-infrastructuur hand in hand gaan met de klimaat-adaptieve maatregelen. Ook het grondwatersysteem voor de hele regio verandert in de toekomst door klimaatontwikkelingen. Er is sprake van bodemdaling en zettingen in de ondergrond. Daarnaast kan het veranderende en toenemende gebruik van de ondergrond voor bijvoorbeeld de energietransitie het grondwatersysteem beïnvloeden.

Dit betekent dat de boven- en ondergrondse opgaven beter op elkaar afgestemd moeten worden. Soms is de ondergrond leidend voor de mogelijkheden bovengronds. De gemeente heeft hierin een faciliterende en stimulerende rol en pakt de regie om samen met relevante partijen de bodem en ondergrond duurzaam in te richten.

Leidse keuzes op stadsniveau

We brengen (ondergrondse) netwerken in samenhang in beeld

Om de energie- en de klimaatopgaven te realiseren is een voorspelbare, overzichtelijke en gezonde ondergrond nodig. Om rekening te kunnen houden met de ruimte onder de grond, is het noodzakelijk om precies in beeld te hebben wat er allemaal op welke locatie in de ondergrond zit. Alleen zo is het mogelijk om processen goed op elkaar af te stemmen en ruimte te reserveren voor toekomstige ontwikkelingen.

We bereiden de ondergrond voor op de toekomst

Huidige systemen en netwerken staan nu al onder druk en zullen, gezien de toekomstige (transitie) opgaven, niet blijven voldoen. Het is bekend dat sommige transitieopgaven om een ander soort ruimtegebruik in de ondergrond vragen. Hoewel deze ruimtevraag er nu nog niet concreet ligt, kunnen we de ondergrond er al wel op voorbereiden. Dit kan door de betreffende ruimtevraag concreet in beeld te brengen en daarbij ook ruimte in de ondergrond te reserveren. We weten dat bijvoorbeeld de leveringszekerheid van drinkwater en energie en een veilig datanetwerk in de toekomst belangrijke vraagstukken zijn met een ruimtevraag in de ondergrond. Het energie- en watersysteem moet ook bij extreme weersomstandigheden en grote fluctuaties naar behoren functioneren. Dit begint met het besparen van zoveel mogelijk energie en water. Daarnaast hebben we aandacht voor bodemdaling en waterkwaliteit. Wanneer de huidige inrichting van de ondergrond en de toekomstige ruimtevraag van transitieopgaven in beeld zijn gebracht, is het noodzakelijk

om de ondergrond voor te bereiden op de toekomst.

We stemmen ontwikkelingen onder en boven de grond op elkaar af

Richting 2040 zit Leiden volop in de transitie naar een klimaatadaptieve stad met een robuust energie- en watersysteem, terwijl we tegelijkertijd werken aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Daarbij is het belangrijk dat we onder- en bovengrondse opgaven goed op elkaar afstemmen. Er zullen gebieden in de stad zijn waar dit veel aandacht en inventiviteit vraagt, zeker in dichtbebouwde delen van de stad met bijvoorbeeld ondergrondse (fiets)parkeergarages. Verder stimuleren we een gezonde en doorlatende bodem ten behoeve van klimaatadaptatie en biodiversiteit. Deze opgaven worden zoveel mogelijk uitgevoerd met respect voor het historische karakter van de stad, boven en onder de grond. In een historische stad als Leiden vertelt de bodem ook de geschiedenis van de stad. Daarom houden we rekening met de archeologische waarden in de bodem, maar ook met niet-gesprongen explosieven en bodemverontreinigingen. Bij archeologische waarden is het behoud in situ het uitgangspunt. Wanneer dat niet mogelijk blijkt, doen we goed

archeologisch onderzoek en verrijken daarmee het verhaal van de stad.

Hoe bereiken we dit?

Uitwerking (ondergrondse) netwerken in samenhang in beeld brengen

De ondergrond ordenen door een 'grand design' op te stellen

De bodem en ondergrond kunnen veel diensten leveren en herbergen, maar er is maar één ruimte beschikbaar. Daarom is het soms nodig om op bepaalde locaties specifieke functies te prioriteren. Dit vraagt om een consistente ordening van de ondergrond. Door de informatie van de netbeheerders te combineren met de opgaven en ambities van de gemeentelijke organisatie ontstaat inzicht in de structuur van de ondergrondse netwerken die zich van de grote transporttracés vertakken tot huisaansluitingen. Door met

alle relevante partijen die informatie samen te brengen ontstaat er een proces dat het mogelijk maakt om een integraal systeem te bouwen: een 'grand design'. In dit 'grand design' wordt de inrichting van de ondergrond in beeld gebracht en wordt gekeken hoe we willen omgaan met de toekomstige opgaven die een ruimteclaim hebben op onze ondergrond. In samenspraak met de betrokken kabel- en leidingen-beheerders, zoals Dunea, Liander en het Hoogheemraadschap, wordt gekozen voor één set van inrichtings- en afwegingsprincipes die bij

ingrepen in de ondergrondse infrastructuur en alle graafwerkzaamheden en projecten in de stad gehanteerd wordt. Naast de logica in de volgorde wordt bij het inpassen van kabels en leidingen rekening gehouden met beheer, efficiënt ruimtegebruik en het vermijden van schade. We brengen de kennis over de Leidse bodem en ondergrond in beeld zodat we weten wat er waar in de bodem zit. Die kennis bouwen we op en delen we met onze partners in de openbare ruimte. Naast alle ambitie, inzet en regie om tot één consistente ordening van de ondergrond te komen zal lokaal maatwerk nodig blijven om ook op potentiële knelpunten te komen tot zo voorspelbaar mogelijke slimme en locatiegebonden oplossingen. Hierbij is ook het gesprek met andere partijen belangrijk.



Uitwerking ondergrond voorbereiden op de toekomst

Het stadswarmtenet uitbreiden

Het bestaande stadswarmtenet wordt verder uitgebreid en verduurzaamd. Doordat het stadswarmtenet open wordt gesteld voor meerdere bronnen, vormt het de ruggengraat van het duurzame energienetwerk. Het stadswarmtenet wordt uitgebreid naar de wijken waar dat de beste oplossing is. Daarmee is de noodzakelijke basis gelegd voor de Leidse wijken die lastiger zijn aan te sluiten op het stadswarmtenet. Daarnaast verduurzamen we het stadswarmtenet steeds verder. Dat begint met de beschikbare hoge en lage temperatuur zo in te zetten (cascaderen) dat zowel goed als minder goed geïsoleerde woningen verwarmd worden met water dat de juiste temperatuur heeft. Als door cascaderen combinaties van hoge en lage temperatuur in het stadswarmtenet mogelijk zijn, kunnen ook lokale, midden- of lage temperatuurbronnen optimaal worden gebruikt. Zo wordt het ook mogelijk om combinaties te maken met het waternet van Dunea, geothermie en mogelijk aquathermie (zie begrippenlijst). De kansen voor geothermie worden net buiten de stadsgrenzen onderzocht. Als de resultaten positief zijn, is geothermie een alternatief voor de restwarmte uit het Rotterdamse havengebied.

In delen van de stad waar een uitbreiding van het stadswarmtenet niet haalbaar is, wordt aan een mix van oplossingen gedacht. Bewezen alternatieven zoals all-electric oplossingen en het gebruik van ondergrondse warmte- en koudeopslag (WKO's) worden benut. De haalbaarheid van ondersteunende alternatieven zoals groen gas en waterstof wordt onderzocht, met name ten behoeve van de historische binnenstad.

Het elektriciteitsnet in de Leidse regio verzwaren en uitbreiden

In alle scenario's is er meer elektriciteitsgebruik. Daarom wordt het elektriciteitsnet uitgebreid en verzaamd, ook in de wijken die op het stadswarmtenet worden aangesloten. Ook daar vindt elektrificering van de mobiliteit plaats en vraagt de plaatsing van bijvoorbeeld zonnepanelen een zwaardere infrastructuur. De verbreding van de tracés, de vergroting van schakelkasten en transformatorhuisjes en de uitbreiding van de benodigde 20-, 50- en 150kV-(onder)stations vragen veel ruimte boven en onder de grond.

Binnen de gemeentegrenzen zijn belangrijke tracés en knooppunten van het lokale en regionale elektriciteitsnet aanwezig. Deze tracés en knopen zijn essentieel voor de stedelijke en regionale elektriciteitsvoor-

ziening. Uitval heeft grote gevolgen voor bewoners en voor de bedrijfsvoering van bedrijven. Om de leveringszekerheid van energie te garanderen werken we aan een samenhangend systeem waarin de netwerken van het Hoogheemraadschap, (drink)waterbedrijf, elektriciteitsleveranciers, bewoners en gemeente steeds nauwer met elkaar verbonden zijn. Zo maken we een energiemix waarin het gebruik van elektriciteit en warmte elkaar aanvullen en die de grotere fluctuaties in de energievoorziening kan opvangen. Daarnaast werken we aan slimme constructies bij het aanleggen van de systemen, zodat er optimaal gebruik wordt gemaakt van de ruimte in de onder- en bovengrond.

Energiebehoefte beperken en duurzame energie opwekken waar mogelijk

Bij de overstap naar duurzame energie is het beperken van de energiebehoefte een eerste belangrijke stap. Door energiebesparing wordt de energiebehoefte beperkt. Energiebesparing is primair een verantwoordelijkheid van energiegebruikers. De gemeente speelt wel een rol bij het enthousiasmeren, voorlichten en ondersteunen van woningeigenaren op het gebied van energiebesparing. De mogelijkheden om in het stedelijke gebied duurzame energie op te wekken worden optimaal benut, met daarbij in het achterhoofd dat de ruimte schaars is. Dit betekent dat er voornamelijk duurzame energie opgewekt wordt door zonnepanelen op daken. Het gaat dan om alle daken: de grote daken van de bedrijfspanden, de daken in gemeentelijk bezit én de daken van particulieren. Wel wordt er bij de plaatsing een zorgvuldige afweging gemaakt op basis van cultuurhistorische waarden zoals beschermd stadgezicht en monumenten. Het combineren van zonnepanelen en groene daken wordt gestimuleerd om het effect van hitte-eilanden op bijvoorbeeld bedrijventerreinen tegen te gaan. Om het energieverbruik van (mobiele) airco's te beperken, worden ook particulieren gewezen op de voordelen van groene daken om de hitte te bestrijden.

Andere manieren om grootschalig duurzame energie op te wekken zijn lastiger in een dichtbebouwde stad zoals Leiden. Daarom onderzoeken we samen met de regio locaties voor windmolens en zonneweides.

In een compacte, verdichtende en historische stad als Leiden hebben we extra oog voor de veiligheidsrisico's van toekomstige en bestaande energiebronnen en de mogelijkheden voor energieopslag.



Regie voeren op de realisatie van ondergrondse warmte- en koudeopslag

Als gemeente stimuleren we dat er optimaal gebruik gemaakt wordt van de beschikbare koude en warmte in de bodem. Het individueel inpassen en realiseren van warmte- en koudeopslagsystemen (vanaf nu WKO-systemen) kan problemen opleveren met huisaansluitingen en bestaande kabels en leidingen in de ondergrond. Er zijn nu onvoldoende regels over wie de ruimte in de ondergrond mag gebruiken om zijn of haar energie (in de vorm van warmte of koude) in op te slaan. Omdat WKO-systemen met elkaar kunnen interfereren, komt er een plan dat aangeeft hoe en waar WKO-systemen gerealiseerd kunnen worden. Om een eind te maken aan de huidige situatie waarin WKO-systemen ad hoc vergund worden, gaan we per gebied het gesprek aan met initiatiefnemers en ontwikkelaars.

Energiehubs ontwikkelen

Energiehubs zijn de potentiële regelknoppen voor de nieuwe energie-infrastructuur van de stad en krijgen een ruimtelijke reservering. Het is nog onduidelijk hoe de toekomstige energiemix zal zijn samengesteld. Daarom is het belangrijk om de bestaande infrastructuur voor aardgas, of delen daarvan, te behouden. Dat geldt zeker voor de plekken waar de infrastructuur van de verschillende energiestromen en van Dunea, Liander en het Hoogheemraadschap bij elkaar komen. Hier is het mogelijk om energiehubs in te richten die het mogelijk maken om elektriciteit, warmte, en mogelijk groen opgewekte waterstof, op de meest efficiënte manier over de gebruikers te verdelen of te bufferen. Ze reguleren de pieken en dalen in de

vraag en het aanbod en hangen direct samen met de ontwikkeling van mobiliteitshubs en lokale energieopslag (bijvoorbeeld buurtbatterijen).

Aanleg datanetwerk mogelijk maken

We faciliteren waar mogelijk de aanleg van een zo goed mogelijk datanetwerk, passend bij de techniek van dat moment. De gemeente Leiden wordt geen eigenaar van de netwerken, maar maakt de uitrol mogelijk en zorgt voor voldoende ruimte in de ondergrond voor de benodigde kabels en leidingen. Een uitstekend en veilig datanetwerk is van vitaal belang voor het functioneren van de (toekomstige) stad, de bedrijven en inwoners omdat het gebruik van data steeds verder toeneemt.

Om regie te kunnen voeren, de privacy en veiligheid te kunnen waarborgen en eigenaar te blijven van de data bij een overgang naar een 'Smart City'-grid, sluit Leiden zich aan bij de landelijke afspraken over het gunnen en onderhouden van slimme netwerken.

Bodemdaling en verzilting tegengaan

Bodemdaling is een reële bedreiging voor met name de wijken ten noorden van de Singel, de Vlietpolder en Cronesteyn. Verzilting is pas een probleem wanneer er functies zijn die er niet goed tegen kunnen. Problemen door verzilting zullen in Leiden meevallen, maar desondanks is het goed om hier rekening mee te houden. Een andere omgang met bodemdaling vergt een gezamenlijk optrekken van diverse overheden, ketenpartners en andere belanghebbenden. Ook hier spelen de ontharding van tuinen en het vasthouden van water een belangrijke rol en is de participatie van bewoners essentieel.



Waterkwaliteit beschermen

Door de extremere temperaturen kan het drinkwater in de ondiep liggende waterleidingen te warm worden. Dat kan een risico vormen voor de volksgezondheid. Dit wordt opgelost in de afspraken over de ordening van de ondergrond met diensten en bedrijven. Om de overstort van het vuilwaterriool te voorkomen wordt een gescheiden rioolstelsel gerealiseerd. Ook wordt gewerkt aan natuurvriendelijke oevers om de kwaliteit van het oppervlaktewater te verbeteren. Buffering op daken en in tuinen is noodzakelijk om te voorkomen dat bij piekbuien de straat blank komt te staan en straatvuil in de onverharde delen van de openbare ruimten

terechtkomt. Dat kan niet zonder de hulp van bewoners, die gestimuleerd worden om hun tuinen te ontharden/ontsteden, hun daken te vergroenen en geveltuintjes te onderhouden. Daarnaast pakken we verontreiniging van grondwater vanwege historische activiteiten aan en zorgen we ervoor dat de risico's beheerst worden, zodat de verontreiniging zich niet via het grondwater verder kan verspreiden. Het uitgangspunt is dat de vervuiler de verontreiniging zelf aanpakt.

De rioleringswerkzaamheden, de ingrepen voor de klimaatadaptatie en de opgaven voor de energietransitie lopen zoveel mogelijk gelijk op. Waar dat niet lukt, wordt zowel bij de rioleringswerkzaamheden, als bij de ingrepen voor de klimaatadaptatie, als bij de ingrepen in het energienet, gewerkt met de inrichtingsprincipes voor de ordening van de ondergrond. Er wordt voldoende ruimte gereserveerd voor andere opgaven (in ieder geval voor versterking en uitbouw van de groenstructuren) en de aanwezige kabels en leidingen worden op de juiste wijze teruggelegd.

Uitwerking ontwikkelingen onder en boven de grond afstemmen

Beschikbare ruimte in de ondergrond meewegen bij ruimtelijke ontwikkelingen boven de grond

Als we spreken van 'ruimte', 'ruimtegebruik' en 'ruimtelijke ontwikkeling' gaat dit niet alleen over de zichtbare bovengrondse ruimte. 'Ruimte' ligt ook onder de grond. Dit is de zogenaamde 'lagenbenadering' die bewust uitdrukt dat de bodem verschillende eigenschappen en functies omvat, waar in de planningspraktijk rekening mee moet worden gehouden. Een van de vele eigenschappen van de bodem is dat zij ook eeuwenoude resten erfgoed, archeologie en cultuurhistorie bevat. Bij integrale planontwikkeling wordt de beschikbaarheid van ruimte in de ondergrond al onderzocht in het beginstadium van planvorming. In intensief bebouwde gebieden in de stad zal ook vaker naar ondergrondse bouwruimte worden gezocht, bijvoorbeeld voor fietsenstallingen, parkeergarages of technische ruimten. Grote appartementencomplexen hebben een andere ruimteclaim op de ondergrond dan een rijtjeshuis. Dit vraagt vroegtijdige afstemming tussen de verschillende functies en tussen de diverse partijen.

Gezonde en doorlaatbare bodem stimuleren

Afstemming tussen ondergrond en ontwikkelingen boven de grond is ook belangrijk om de biodiversiteit in de bodem te verbeteren. Het gaat dan om een gezonde bodem, waar natuurlijke processen kunnen plaatsvinden en verharding beperkt is. Een gezond bodemleven bestaat uit talloze organismen, denk aan schimmels, bacteriën en ongewervelde dieren. Er is ook een wisselwerking met het leven bovengronds. Zo groeien planten beter bij een vitale bodem. Deze ecologische kwaliteit is er alleen wanneer lucht en water kan doordringen in de grond. Met een veranderend klimaat telt iedere druppel water die in de bodem kan trekken. Een gezonde en doorlatende bodem draagt daarom bij aan klimaatadaptatie. Waterretentie (het vasthouden van water) draagt hier ook aan bij. Verder zoekt Leiden naar slimme combinaties waarbij bijvoorbeeld klimaatadaptatie en ecologie/biodiversiteit hand in hand gaan. Zo zet de gemeente waar mogelijk in op het gebruik van doorgroeibare verharding. Daarmee ontstaat er extra afvoercapaciteit bij

buien, meer bodemleven ondergronds en gezonde beplanting en meer groeiruimte voor bomen en struiken bovengronds.

Ingrepen in de ondergrond combineren met klimaatadaptieve aanpassingen boven de grond

Omdat het riool, ondanks de uitbreiding met een hemelwaterriool, niet in staat is om bij extreme buien het regenwater te bufferen, verschuift die rol naar de inrichting van de openbare ruimte en het oppervlaktewater. Daarmee worden de bodem, de openbare ruimte en het oppervlaktewater onderdeel van het systeem van de hemelwaterberging. Die rol vraagt om meer onverharde oppervlakten, meer doorgroeibare verharding boven de grond en voldoende ruimte onder de grond voor het water om in te zijn. Bodemgesteldheid speelt een belangrijke rol bij het bepalen welke gebieden hier geschikt voor zijn.

De klimaatadaptieve maatregelen gaan hand in hand met de verduurzaming van de energie-infrastructuur. Net als boven de grond zal er in de toekomst onder de grond steeds vaker meervoudig ruimtegebruik nodig zijn waarbij slimme oplossingen voor kabel- en leidingtracés gecombineerd worden met waterberging, bomen en groenstructuren.

Leveringszekerheid drinkwater, nu en in de toekomst

Bij groei van het aantal woningen en voorzieningen hoort ook uitbreiding van (capaciteit van) ondergrondse kabels en leidingen (denk aan drinkwater, riool, elektriciteit et cetera) en aanpassing van andere infrastructuur. Verder is voldoende productiecapaciteit nodig voor drinkwater met het oog op toekomstige leveringszekerheid. De verwachting is dat hieruit een ruimtevraag voortvloeit voor de Leidse regio; zowel ondergronds als bovengronds. De drinkwatervoorziening nu en in de toekomst is een belangrijk onderwerp van gesprek met gemeente Leiden, de Leidse randgemeenten en betrokken stakeholders.

Beheer en onderhoud onderdeel maken van stedelijke ontwikkeling

Bij het leefbaar houden van de stad speelt het beheer van de objecten met functies die gezamenlijk het gebruik van de openbare ruimte mogelijk maken (assets, zoals bruggen, verhardingen, riolering) een belangrijke rol. In 2040 wordt het beheer van de assets vormgegeven volgens de principes van assetmanagement. Assetmanagement gaat om de beste balans tussen risico's, prestaties en kosten, en gaat uit van beheer over de gehele levensduur. Beheer en onderhoud is van cruciaal belang voor goed functioneren van deze assets. Hierbij staan de risico's en de kansen voor het functioneren van de stad met haar assets (ook in de toekomst) centraal.



6 Maatwerk in de stad: indeling in drie leefmilieus

6.1 Leefmilieu 'dynamisch'

Inleiding Maatwerk in de stad: indeling in de drie leefmilieus

In hoofdstuk 5 zijn de stadskeuzes voor de hele stad beschreven, die samen de bouwstenen vormen van de visie op Leiden 2040. De uitwerking van de stadskeuzes uit hoofdstuk 5 kunnen verschillen per gebied, zowel in de combinatie van de stadskeuzes, als in de prioritering tussen de stadskeuzes. In dit hoofdstuk worden deze verschillen verder geconcretiseerd door onderscheid te maken in drie type leefmilieus en worden de stadskeuzes aangevuld met aandachtspunten per leefmilieu.

Indeling

De indeling naar leefmilieus is globaal en vanuit de stad als geheel bekeken. Binnen één leefmilieu kunnen buurten en deelgebieden verschillen op een deel van deze kenmerken (bijvoorbeeld groener of luwer, of meer accent op werken of op wonen). Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling om alles binnen één leefmilieu gelijk te trekken. De indeling heeft als doel om specifieke aandachtspunten (naast de stadskeuzes) mee te geven en zo recht te doen aan het maatwerk in de stad. Hiermee moet, naast de stadskeuzes, rekening worden gehouden bij verdere gebiedsuitwerking of concrete projectontwikkeling. Een leefmilieu staat los van de begrenzing van wijken. Op sommige plekken in de stad vormen infrastructuur- en of waterbarrières natuurlijke harde grenzen tussen verschillende leefmilieus. Op andere plekken in de stad lopen de leefmilieus geleidelijk in elkaar over. In deze overgangsgebieden is verder maatwerk noodzakelijk. Er zijn drie leefmilieus onderscheiden:

1. Dynamisch
2. Levendig
3. Luw



De meeste dynamiek bevindt zich in leefmilieu 'dynamisch'. Dit leefmilieu bestaat uit de binnenstad, het stationsgebied/de spoorzone, Leiden Bio Science Park en de grote Lammenschansdriehoek. De schil daaromheen bestaat uit gemengde stadswijken. Dit is het leefmilieu 'levendig'. In de wijken aan de rand van Leiden, het leefmilieu 'luw', is het buitengebied steeds direct nabij en ligt de nadruk het meest op wonen.

Bij de indeling naar leefmilieus is gekeken naar een combinatie van kenmerken en aandachtspunten:

- Positie van het gebied in de stad: ligging ten opzichte van de binnenstad en LBSP, ligging ten opzichte van NS-stations en HOV-haltes en/of ligging aan het groene buitengebied.
- De betekenis van de functies/programma in het gebied. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen functies met een (boven)regionale, een stedelijke/wijkgerichte of meer wijk-/buurtgerichte betekenis. Denk daarbij aan werkfuncties, onderwijs- en kennisfuncties, voorzieningen of cultureel programma.
- Mate van functiemenging (wonen, werken en voorzieningen): dit kan verschillen van multifunctioneel met mix van functies tot vooral monofunctioneel met specifieke plekken voor voorzieningen of werken.
- Type ontsluiting van een gebied wat betreft de dominante vervoerswijze: bijvoorbeeld langzaam verkeer, openbaar vervoer of auto.
- Wijze waarop groen is ingepast in gebieden: is het groen vooral geconcentreerd in openbare parken en straten of is het groen op veel plekken aanwezig, bijvoorbeeld in (voor)tuinen, straten, parken en kleinere groengebieden door de hele wijk.

Voor elk leefmilieu worden er extra aandachtspunten meegegeven, naast onderstaande stadskeuzes:

Stadskeuzes

Groen-blauw raamwerk

- We realiseren een robuust groen-blauw raamwerk voor klimaatadaptatie, mens, dier en natuur
- We intensiveren het vergroenen van de stad waar mogelijk
- We benutten het water beter en maken het beter beleefbaar

Aantrekkelijk vestigingsklimaat

- We kiezen voor stadsinbreiding in plaats van stadsuitbreiding om te voorzien in de vraag naar woningen en banen
- We werken aan uitbreiding van stedelijke gemengde milieus

- We zetten in op het versterken en verduurzamen van de economie
- We bieden ruimte aan bedrijvigheid
- We hebben een gevarieerd aanbod van voorzieningen
- We benutten historie en cultuur als belangrijke waarde van de stad

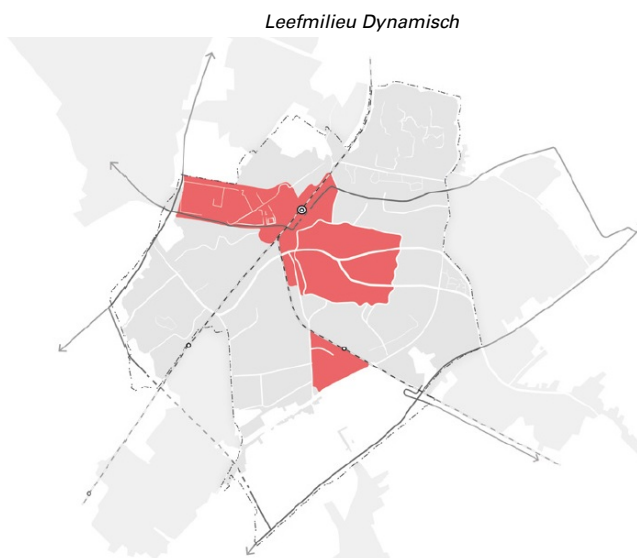
Duurzame mobiliteit

- We gaan naar een duurzaam mobiliteitssysteem: gezond, schoon, veilig en ruimte-efficiënt
- We verbeteren de regionale en (inter)nationale bereikbaarheid
- Verstedelijking moet hand in hand gaan met investeringen in duurzame mobiliteit waarbij de overall bereikbaarheid en verkeersveiligheid van wijken wordt verbeterd

Bodem als fundament

- We brengen (ondergrondse) netwerken in samenhang in beeld
- We bereiden de ondergrond voor op de toekomst
- We stemmen ontwikkelingen onder en boven de grond op elkaar af

6.1 Leefmilieu 'Dynamisch'



Waar in de stad

Het leefmilieu 'dynamisch' bestaat globaal uit de binnenstad, de Spoorzone (inclusief Stationsgebied), Innovation District Leiden Bio Science Park en de grote Lammenschansdriehoek.

Algemene omschrijving

Er zijn grote verschillen binnen het leefmilieu, maar de overeenkomst is dat binnen dit leefmilieu de belangrijkste functies en voorzieningen op het gebied van kennis en cultuur te vinden zijn, van (boven)regionale en zelfs nationale betekenis. Dit zijn de 'vaandelragers' waarmee de stad Leiden zich binnen de Randstad profileert. Ondanks de grote verschillen tussen de deelgebieden wat betreft historie, functie en

ruimtelijke verschijningsvorm vormen deze deelgebieden gezamenlijk het meest dynamische en stedelijke deel en het hart van de stad. Bij uitwerking van deze gebieden is oog voor deze verschillen en wordt hiermee rekening gehouden bij ontwikkelingen.

Veel inwoners en bezoekers gebruiken het gebied nu en in de toekomst op veel verschillende momenten van de dag om verschillende redenen. Evenementen, toeristische en culturele activiteiten en bijvoorbeeld congresfaciliteiten geven kleur aan dit deel van stad. Voor de uitwisseling van kennis, voor innovatie en het creatieve proces, is het belangrijk dat mensen elkaar op een ongedwongen, soms zelfs toevallige, manier kunnen ontmoeten en flexibel kunnen werken. Daarom is de openbare ruimte gericht op verblijven en ontmoeten en bevinden zich hier ook hotels, cafés en restaurants en overige vrijetijdsfuncties. Binnen het gebied zijn de verschillen tussen rust en reuring een belangrijke waarde. Het gebied is aantrekkelijk door de aanwezigheid van beleefbaar erfgoed (zoals de Oude Rijn, het grachtenstelsel, de verbinding tussen de landgoederen en vele monumenten) en hoogwaardig ingerichte openbare ruimten, parken en de grachten. In deze gebieden draagt de woonfunctie ook bij aan een stabiele en betrokken gemeenschap die eigenaarschap toont van de (historische) stad, hetgeen onmisbaar is voor een goed onderhoud en gebruik.

Verplaatsingen binnen het gebied gaan hoofdzakelijk te voet, per fiets of met het openbaar vervoer. De auto heeft een ondergeschikte functie. Delen van dit gebied zijn autoluw of autovrij. Zo ontstaat in dit dichtbebouwde stedelijk gebied meer ruimte voor voetgangers, fietsers en ruimte en draagvlak voor het openbaar vervoer en bijvoorbeeld ook ruimte voor verblijven, vergroening en klimaatadaptatie. Parkeren wordt veelal geclusterd, deels ondergronds ingepast. Er is veel aandacht voor het voor- en natransport en deelsystemen maken verplaatsen makkelijker. Logistiek, laden en lossen wordt efficiënt georganiseerd vanuit hubs aan de rand van de stad.

De economie is vooral gericht op kennis, innovatie, ondernemerschap, cultuur, leisure en (cultuur) toerisme en zakelijke en commerciële dienstverlening. Daar waar mogelijk zijn werk, wonen en voorzieningen gemengd, naast elkaar of boven elkaar. De belangrijkste grote ruimtelijke dragers van het groen en blauw in dit gebied zijn de Oude Rijn, het grachtenstelsel, het Singelpark en de parken en Hartlijn in het LBSP. Het gebied wordt intensief gebruikt. Daarom is het belang van een groene en aantrekkelijke openbare ruimte in dit gebied groot. Het aanwezige groen is grotendeels collectief van aard. Ook de (nieuwe) bebouwing zelf wordt vergroend, met respect voor erfgoedwaarden. Het gebied is via diverse robuuste en aantrekkelijke routes verbonden met de omliggende wijken en het omliggende landschap. De druk op de ruimte in het gebied is groot, zowel boven als onder de grond. De hoge dichtheid zorgt voor extra draagvlak voor zowel OV als de voorzieningen die het gebied levendig maken. De meeste voorzieningen zijn geclusterd langs doorlopende straten en historische routes en zijn op loop- of fietsafstand in het gebied.



Extra aandachtspunten naast stadskeuzes

- ***In de openbare ruimte wordt ruimte gemaakt voor klimaatadaptatie en biodiversiteit***

Gebieden met een hoge dichtheid hebben vaker te maken met hittestress, wateroverlast en droogte dan groene woonwijken. Vergroening van gebouwen en openbare ruimte kan hittestress doen afnemen. (Biodivers) vergroenen en waterberging in de openbare ruimte helpt bij klimaatadaptatie en draagt met specifieke vegetatie en boomstructuren ook bij aan biodiversiteit.

- ***Inzetten op aantrekkelijke levendige winkelstraten in de binnenstad***

Retailfuncties en winkelstraten staan onder druk, onder andere door het online winkelen. De aanwezigheid van een gevarieerd aanbod aan winkels en andere functies is een belangrijke kwaliteit van de stad. Voor het gehele leefmilieu is de opgave te werken aan levendige winkelstraten en clusters die toekomstbestendig zijn en die een (boven)stedelijke functie hebben. Om het huidige zeer hoogwaardig stedelijk karakter te behouden en verder uit te bouwen zijn het creëren van onderscheidend vermogen, het aantrekken van bekende formules (passend bij de maat en schaal van de bin-

nenstad), een goede bereikbaarheid en inzetten op totaalbeleving belangrijk. Leegstand wordt te-
geengegaan door te zorgen voor een sterker economisch hart.

- **Ruimte behouden in het gebied voor culturele, maatschappelijke en buurtvoorzieningen**

Onder andere de goede OV-bereikbaarheid, de nabijheid van vele voorzieningen en aanwezigheid van vele monumenten zorgen voor hoge vastgoedprijzen in het gebied. De hoge prijzen vormen een risico voor het behouden van de verschillende functies die het gebied zo aantrekkelijk maken. Ruimte blijven bieden aan creatieve, culturele en maatschappelijke voorzieningen is in het gehele gebied een opgave.

- **Verschillen tussen reuring en rust koesteren binnen het gebied**

Reuring en dynamiek in de stad is een grote kwaliteit, maar bij te grote stromen toeristen of evenementen kan reuring doorslaan richting overlast. Het is in het gehele leefmilieu een opgave om de balans tussen bewoners en bezoekers te bewaken om de leefbaarheid op orde te houden. Hiervoor is het onder andere belangrijk drukke en luwere gebieden aan te wijzen in de binnenstad en aangrenzende buurten, heldere kaders mee te geven voor evenementen, festivals, horeca en uitgaansclusters en om voldoende luwe, groene plekken en speelplekken te realiseren in het gebied.

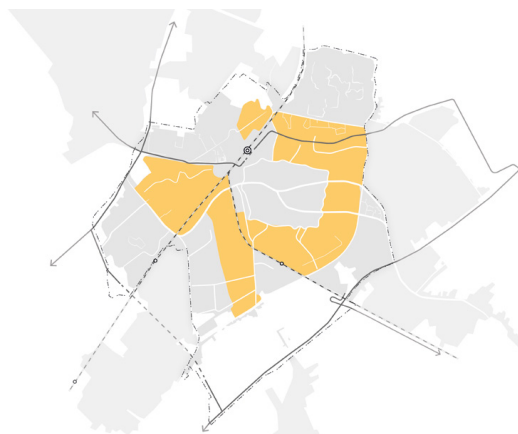
- **Bouwen aan een economisch 'ecosysteem' in het LBSP**

Het Leiden Bio Science Park ontwikkelt zich verder door tot een Innovation District. Het Innovation District Leiden Bio Science Park heeft geen harde grenzen, de hele stad (met centraal het innovatiedistrict) functioneert als een economisch 'ecosysteem', waar ook de verschillende kennisclusters een rol spelen. Het gebied gaat functioneren als één systeem. Hierbij doen ook diverse (kennis)functies en voorzieningen in de regio mee. Goed en toegankelijk onderwijs, cultuur en stedelijk wonen belangrijke pijlers onder dit succes van de aanwezige kennisclusters inclusief het Innovation District Leiden Bio Science Park.

- **Autoluw is de norm**

De openbare ruimte is ingericht op verblijven en ontmoeten. Een groene inrichting vraagt om ander gebruik en inrichting van de ruimte en moet samengaan met andere ruimtevragers. Daarom streven we voor het gebied op termijn naar een (grotendeels) autoluwe inrichting. In de binnenstad en stationsgebied wordt dat nu uitgewerkt. Daar waar gebieden nog niet autoluw zijn/worden gemaakt, wordt stapsgewijs bekeken hoe dit bereikt kan worden. Het bieden van een alternatief voor de auto als vervoersmiddel is hierbij noodzakelijk. Denk aan verbeterde OV-verbindingen, fiets- en voetgangersnetwerken en -faciliteiten en parkeervoorzieningen voor auto's op afstand. Hierbij volgen we de huidige beleidskaders rondom mobiliteit.

6.2 Leefmilieu 'levendig'



Leefmilieu levendig

Waar in de stad

Het leefmilieu 'levendig' bestaat uit de wijken rond de binnenstad en LBSP en nabij Knooppunt Leiden Centraal en wijken die centraal gelegen zijn in het grotere stedelijke gebied langs de Oude Rijn. Een wijk die aan de rand van de gemeente Leiden ligt, kan door het aaneengroeien van regiogemeenten juist op een centrale plek liggen in de verstedelijkte Leidse regio langs de Oude Rijn.

Algemene omschrijving

Gebieden in dit leefmilieu kenmerken zich door hun aantrekkelijke ligging, direct grenzend aan het centrum van Leiden en het dynamische leefmilieu. In deze gebieden wordt veel gewoond, maar door de nabijheid van het centrum en bijvoorbeeld het LBSP zijn de huishoudens veelal stedelijk georiënteerd. Dit leefmilieu biedt ruimte aan een mix van functies (wonen werken voorzieningen) en een mix van doelgroepen en huishoudens. Deze mix kan per buurt verschillen. In de gebieden wordt ook veel gewerkt, in huis, in de (dag)horeca en in de (buurtgebonden) bedrijvigheid. De meeste verplaatsingen worden gedaan per fiets en te voet. De verbindingen met het centrum zijn via een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk goed op orde. De belangrijkste fietsverbindingen tussen de gebieden en de binnenstad zijn de historische invalswegen van Leiden, met daaraan gelegen voorzieningen.

De potentiegebieden in deze zone lenen zich voor verdere verdichting en verstedelijking. Dit zijn de gebieden Centrumgebied Leiden Zuidwest, de Willem de Zwijgerlaan (oost en west), Westervoort/Verbeekstraat en het Werninkterrein. Intensivering leidt ook steeds tot kwaliteitsverbetering. Daarnaast vindt op kleinere schaal verdichting plaats, veelal buiten het beschermd stadsgezicht.

De economische activiteit vindt hoofdzakelijk plaats langs de (historische) routes, die de verschillende wijken met elkaar verbinden, op hoeken van straten, in wijkcentra en op bedrijventerreinen. Op de historische routes krijgen fietsers en voetgangers zo mogelijk meer ruimte en de routes worden waar mogelijk vergroend.

De gemakkelijkste vervoerskeuze vanuit het gebied naar de binnenstad is te voet of met de fiets. De goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer leent zich voor een minder prominente rol van de auto, passend bij de groene en duurzame stad die Leiden wil zijn. Met de auto zijn de verbindingen naar de Leidse Ring goed op orde.

De openbare ruimte en het groen en water nodigen uit tot gebruik. Deze plekken geven lucht en ruimte in de verder verdichtende stad. Door en langs de buurten loopt het stedelijke groen blauwe raamwerk met als bijzondere onderdelen daarvan het Singelpark en de tweede groene ring. Zo zijn de wijken via groene routes goed verbonden met het buitengebied. Ook dragen deze structuren en de openbare ruimte bij aan recreatiemogelijkheden, sport en spel en opgaven rond klimaatadaptatie.

**Extra aandachtspunten naast stadskeuze**

- **Groen-blauw raamwerk als verbindend element tussen groene plekken en gebieden**

Het realiseren van het groen-blauwe raamwerk is in dit leefmilieu de grootste opgave. Het groen in dit gebied gaat de schakel vormen tussen Singelpark en de tweede groene ring en richting het buitengebied. Om het raamwerk te realiseren moeten plekken en straten stevig vergroend worden. De groene spaken tussen de ringen en de groene routes de stad uit richting het landschap zijn hiervoor het belangrijkste. Op de historische routes krijgen fietsers en voetgangers zo mogelijk meer ruimte en de routes worden waar mogelijk vergroend. Deze vergroening is mede mogelijk wanneer de auto een minder dominante rol krijgt in de stad.

- **Streven naar een levendige mix**

De levendigheid in deze gebieden bevindt zich grotendeels aan historische routes en aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer, op hoeken van straten, in kleinere clusters en in de wijkcentra. Deze levendigheid en nabijheid draagt bij aan een stedelijk milieu. Verdichten van de stad door het bouwen van woningen voor een mix aan doelgroepen Leiden bouwt aan stedelijke en gemengde leefmilieus waarbinnen verschillende type woningen met verschillende prijsklassen gerealiseerd kunnen worden. Hierbij is menging van doelgroepen op buurtniveau een aandachtspunt. Deze nieuwe woningen worden onderdeel van een bestaande stad en leiden tot veranderingen in de stad. De stad wordt meer stedelijk. Hierbij is het van belang in de programmering rekening te houden met het bouwen van de juiste mix aan woningen (huur/koop, prijscategorieën) en doelgroepen (grote woningen/kleine woningen) op de juiste plek en de bestaande buurt te betrekken in de planvorming. De verdichting is vooral gericht op stedelijke doelgroepen; doelgroepen met een zeer suburbane of landelijke woonwens vinden elders in de regio dat aanbod.

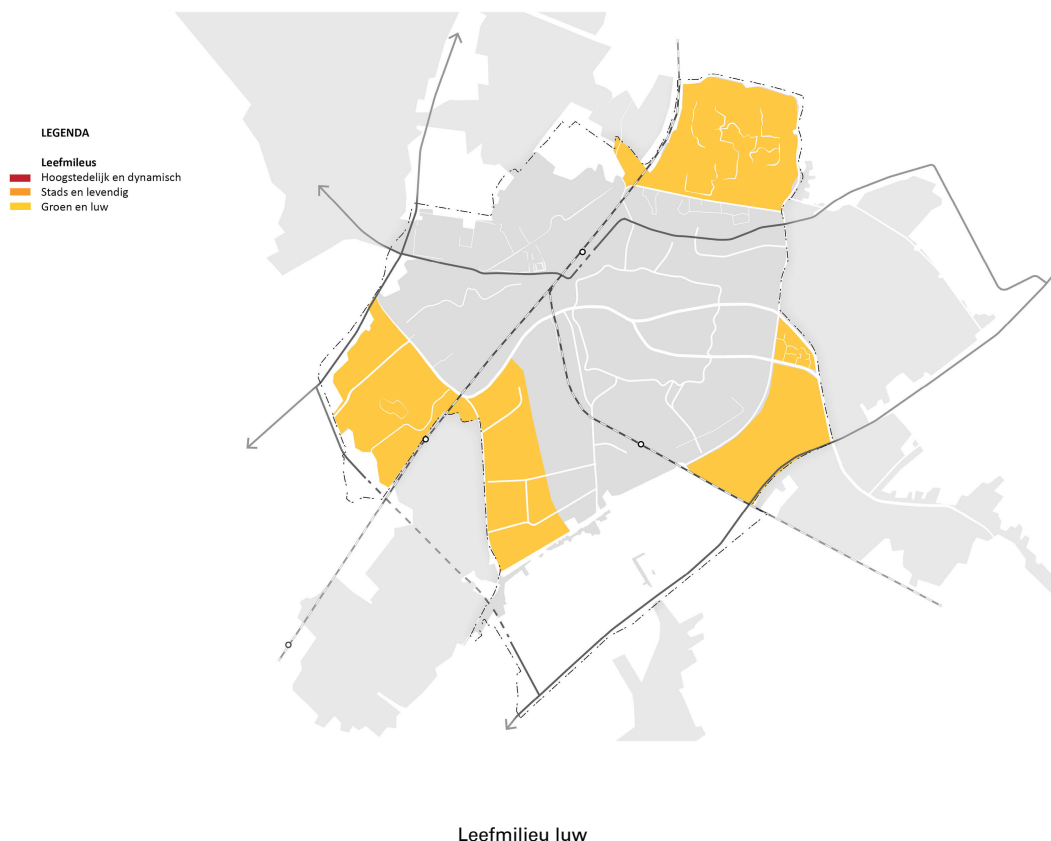
- **Zet in op het realiseren van gemengde werkgebieden en nieuwe concepten**

Een deel van de bedrijfsterreinen in dit milieu wordt richting 2040 getransformeerd naar gemengde werkgebieden waar ook gewoond wordt. De nieuwe economie vraagt ook om ruimte voor nieuwe concepten, zoals (niet-hindergevende) ambachtswerkplaatsen, creatieve ateliers en circulaire werkplaatsen. In dit leefmilieu kan hier ruimte voor worden gemaakt.

- **Mobiliteitshubs ontwikkelen om duurzame mobiliteit te stimuleren**

Het autoluw maken van een aantal doorgaande lange lijnen en wijkcentra/Hart van de wijk kan alleen plaatsvinden als er goede alternatieven voor het op peil houden van de bereikbaarheid geboden worden. Hiervoor is nodig om goede parkeer- en oplaadvoorzieningen voor auto's te bieden, zowel voor bewoners als bezoekers van de gebieden. Er wordt ruimte gemaakt voor het realiseren van mobiliteitshubs (overstappunten) waar auto's geparkeerd, opgeladen en gedeeld kunnen worden en waar kan worden overgestapt op de fiets of het openbaar vervoer.

6.3 Leefmilieu 'luw'



Waar in de stad

Het leefmilieu 'luw' bestaat uit de groene en relatief luwe wijken die aan de rand van de gemeente liggen, vaak tegen het buitengebied en het (open) landschap aan.

Algemene omschrijving

De wijken aan de randen van de stad profiteren van zowel de ligging op fietsafstand van de binnenstad als de ligging aan de grote karakteristieke landschappen. Stad én buitengebied zijn nabij. De grote kracht van deze gebieden is de relatieve rust, het groene karakter (zowel openbaar groen als privétuinen) en het relatief grote aandeel eengezinswoningen. Het zijn de wat meer traditionele woonwijken, met een centraal gelegen voorzieningencentrum en wijk(sport)park. Dit wijkwinkelcentrum vormt, samen met het goed toegankelijke wijk(sport)park, het Hart van de wijk. Historische routes, (water)structuren en bijzondere plekken geven meer kleur aan de openbare ruimte.

Naast de woongebieden bevinden zich hier ook de meer traditionele bedrijventerreinen met de dienstverlenende stedelijke bedrijfsfuncties die niet mengbaar zijn met wonen. In de wijken zal richting 2040 meer gewerkt worden, zowel thuis als in de wijk zelf. In het Hart van de wijk wordt ruimte geboden aan nieuwe economische concepten en werkfuncties die gemengd kunnen worden met wonen. Ruimte voor verdichting en extra woningen in deze gebieden is beperkt aanwezig, bijvoorbeeld nabij de wijkcentra, gekoppeld aan openbaar vervoer en beperkt langs de lange lijnen en historische routes die de wijken verbinden met de rest van de stad en het centrum. In deze wijken wonen relatief veel gezinnen. Extra (gestapelde) woningen voor ouderen en kleinere huishoudens kunnen de bestaande woningvoorraad aanvullen. De groeiende groep ouderen krijgt zo de mogelijkheid om, indien gewenst, binnen de wijk (en het sociale netwerk) door te stromen.

Het groen-blauwe raamwerk verbindt het groen in de stad met de landschappen rondom de stad. Hiervoor is de tweede groene ring in de stad gerealiseerd (naast het Singelpark), is een aantal groene routes toegevoegd en zijn bestaande groene routes versterkt.

De fietsroutes tussen deze wijken, van en naar de rest van de stad en het buitengebied zijn direct, aantrekkelijk en groen. Waar mogelijk maken zij gebruik van de historische routes die stad en het ommeland al

sinds jaar en dag met elkaar verbinden. Ondanks dat de fiets in deze gebieden nog steeds op nummer één staat vanwege een korte afstand tot de binnenstad, heeft de auto in dit leefmilieu een belangrijker rol dan elders in de stad. De wijken liggen aan de belangrijke invalswegen van de stad. Via de Leidse Ring zijn de verbindingen naar andere wijken met de auto goed op orde, op termijn wordt doorgaand autoverkeer door de stad beperkt.

Langs deze Leidse Ring wordt ruimte gezocht voor stedelijke mobiliteitshubs op het gebied van bouwhubs en distributie. Barrières in de vorm van grote infrastructuur en water worden waar nodig beter oversteekbaar. Openbaar vervoer (bus en Mobility as a Service (MaaS)) verbindt de wijk(-centra) met de binnenstad en het station.



Extra aandachtspunten naast stadkeuzes

- **Zet in op klimaatadaptieve maatregelen**

Door het behouden en versterken van het vele groen in deze gebieden kunnen deze gebieden een grotere rol spelen op het gebied van klimaatmaatregelen, zowel adaptief als mitigerend. Dit geldt zowel voor het privégroen als het collectieve groen. In dit milieu bevindt zich de grootste biodiversiteit van de gemeente.

- **Levendig en aantrekkelijk 'Hart van de wijk' als basis voor sociaal inclusieve stad**

Het 'Hart van de wijk' (wijkcentrum) speelt een belangrijke rol in het dagelijks leven in dit leefmilieu. Hier zijn de dagelijkse winkel- en eerstelijnszorgvoorzieningen, zoals de huisarts, fysiotherapeut en apotheek aanwezig. Het draagvlak voor de voorzieningen komt grotendeels uit de wijken zelf. De wijkcentra worden meer verblijfsgebieden en vormen de meest stedelijke plekken in het leefmilieu met een aantrekkelijke (groene) openbare ruimte. In deze wijkcentra wordt ook ruimte geboden voor nieuwe economische functies (o.a. cross-overconcepten) en functies die aansluiten op het toenemend aantal thuiswerkers in deze wijken. Deze wijkcentra zijn, vanwege de zeer nabije voorzieningen en openbaar vervoer, ook geschikte plekken om woningen voor ouderen toe te voegen. Dit kan doorstroming bevorderen binnen de wijk.

- **Bijzondere aandacht voor demografische en sociale ontwikkeling**

Veel van de wijken in dit leefmilieu zijn binnenkort toe aan de 2e generatie of soms al de 3e generatie inwoners. De wijken worden hiermee als het ware volwassen. De grootste piek in kinderen is eerder geweest en de grootste piek met ouderen komt er nog aan. Het is zaak hierop in te spelen met beleid dat zich richt op het faciliteren van deze demografische piek en het toekomstbestendig en volwassen maken van de wijken als geheel. Dit kan betekenen dat er tijdelijke maatregelen nodig zijn om de vergrijzingspiek op te vangen. Het toevoegen van nieuwe woningen en het toevoegen van een 'nieuwe laag' aan bestaande bebouwing in de wijk kan hierbij helpen. Hierbij valt te denken aan compactere woningen voor ouderen van wie hun eigen woning te groot is geworden. Zij kunnen daardoor binnen hun wijk en bij hun sociale netwerk blijven wonen. Dit leidt tot meer variatie aan bebouwing, maar kan op gespannen voet staan met als geheel ontworpen stedenbouwkundig en architectonische eenheden. Hier dient maatwerk geleverd te worden. Sommige gebieden in dit leefmilieu zijn ongemengd qua woningaanbod, dit kan leiden tot concentraties van problemen. Het plaatselijk meer mengen van woningtypes op buurtniveau (prijs-grootte) kan hier positief aan bijdragen. Mengingen van doelgroepen kan juist ook spanningen opleveren (studenten versus gezinnen/ouderen), ook hier is maatwerk geboden.

- **Bedrijfsterreinen optimaal benutten voor bedrijvigheid met behoefte aan milieuruimte**

De bedrijfsterreinen met een (blijvende) zwaardere milieucategorie worden optimaal benut voor bedrijven die lucht-, geluid-, geur- of verkeershinder veroorzaken. Het is belangrijk om de bedrijven op deze bedrijventerreinen te verduurzamen en tegelijkertijd de terreinen klimaatadaptief in te richten om hittestress tegen te gaan.



7 Werken met de omgevingsvisie

7.1 Werken met de omgevingsvisie

Inleiding Werken met de omgevingsvisie

De omgevingsvisie is het overkoepelend kader op hoofdlijnen voor de ontwikkeling, het beheer, het gebruik en de bescherming van de fysieke leefomgeving in de stad. Hoe er met deze omgevingsvisie wordt gewerkt beschrijven we in dit hoofdstuk. Hoe de ambities en doelstellingen uit deze omgevingsvisie worden bereikt is een organisch proces. Na de vaststelling van deze omgevingsvisie wordt gekeken of dit het beste in nog op te richten programma's kan gebeuren, in bestaande beleidskaders verwerkt wordt of dat het vastgelegd wordt in het omgevingsplan.

Werking van het instrumentarium van de Omgevingswet

De omgevingsvisie maakt deel uit van het instrumentarium van de Omgevingswet. Deze wet heeft vier doelstellingen: slimmer, beter, sneller, samen. Door de instrumenten in samenhang te ontwikkelen en te gebruiken kan aan deze doelen bijgedragen worden.

De Omgevingswet onderscheidt zes verschillende (wettelijke) instrumenten in de beleidscyclus, waarvan er vier relevant zijn voor de Leidse beleidscyclus: de omgevingsvisie, de programma's, het omgevingsplan en de omgevingsvergunning. Daarnaast heeft Leiden gekozen om het instrument 'ontwikkelperspectief' op te stellen, om zo een meer gedetailleerd kader te hebben voor enkele gebieden. Het ontwikkelperspectief is het instrument tussen de omgevingsvisie en het programma. Hieronder worden de positionering en de werking van de omgevingsvisie, het ontwikkelperspectief, de programma's, het omgevingsplan en de omgevingsvergunning in samenhang beschreven.

Figuur: beleidscyclus Omgevingswet



De omgevingsvisie en de ontwikkelperspectieven zijn de twee instrumenten waarin doelen, ambities en uitgangspunten voor de ontwikkeling van de stad (op hoofdlijnen) vastgelegd worden. Ten opzichte van de omgevingsvisie zijn de ontwikkelperspectieven gedetailleerder, onder meer in de typering van gewenste woon- en werkmilieus in verschillende buurten en het gewenste aanbod van functies en voorzieningen. Beide producten doen uitspraken op hoofdlijnen en zijn zelfbindend voor de gemeente. De gemeenteraad is voor beide documenten het bevoegd gezag. Dit geeft de gemeenteraad haar kaderstellende en sturende rol.

De ambities en keuzes uit de omgevingsvisie en de ontwikkelperspectieven worden – indien wenselijk - juridisch geborgd in het omgevingsplan. Hier wordt uitvoering gegeven aan het door de gemeenteraad vastgestelde beleid. Het omgevingsplan wordt ook door de gemeenteraad vastgesteld. Hiermee kan zij controleren of de door haarzelf vastgestelde ambities en doelstellingen (in de omgevingsvisie en ontwikkelperspectieven) voldoende en juist juridisch geborgd zijn. Het Omgevingsplan is geen doel op zich, maar vormt wel een (wettelijk verplicht) middel, waarmee de raad (straks) kan sturen op de ontwikkeling van Leiden en het bereiken van de door raad gestelde ambities en doelen.

Tussen de ontwikkelperspectieven en het omgevingsplan zijn programma's geïntegreerd. Een programma bevat maatregelen voor de ontwikkeling, het beheer, het gebruik, de bescherming of het behoud van (een deel van) het grondgebied. Hierin wordt beschreven hoe ambities en doelstellingen, die zijn vastgesteld door de gemeenteraad, kunnen worden behaald. Het college van B en W is bevoegd gezag voor de programma's. Daarnaast is het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het omgevingsplan de bevoegdheid van het college van B en W. De gemeenteraad kan met het adviesrecht een controlerende rol invullen bij een omgevingsvergunning. De gemeenteraad moet daarvoor wel specifiek aangeven in welke gevallen hij daar gebruik van wil maken.

Kortom: de gemeenteraad stelt de ambities en doelstellingen vast en het college van B en W geeft invulling over hoe die ambities en doelstellingen behaald worden.

Sturingsfilosofie

Er zijn grofweg zes te onderscheiden partijen bij het realiseren van ambities en doelstellingen uit deze omgevingsvisie: de gemeenteraad, het college van B en W, de gemeente, de initiatiefnemer, de inwoners en ketenpartners. Hieronder worden de rollen van deze zes partijen kort beschreven.

Gemeenteraad

De gemeenteraad heeft een kaderstellende, volksvertegenwoordigende en controlerende rol onder de Omgevingswet en is het bevoegd gezag voor de omgevingsvisie. Door de omgevingsvisie (en ontwikkelperspectieven) vervult de gemeenteraad zijn kaderstellende rol. De ambities en doelstellingen uit de omgevingsvisie geven richting aan en werken door in projecten. Nieuwe ambities leiden eerst tot een aanpassing in de kaderstellende documenten en kunnen daarna doorvertaald worden

naar projecten of uitvoeringsbeleid.

De gemeenteraad heeft in het gehele instrumentarium van de Omgevingswet ook een controlerende rol. Deze rol komt naar voren in andere beleidsinstrumenten zoals het omgevingsplan, programma's, adviesrecht en monitoring en evaluatie van de ambities en doelstellingen.

College van Burgemeester en Wethouders

Het college van B en W bereidt (aanpassingen in) de omgevingsvisie voor en biedt deze aan de gemeenteraad aan voor vaststelling. Het college van B en W is verantwoordelijk voor de uitvoering van de door de gemeenteraad vastgestelde ambities en doelstellingen. Dit uit zich in het feit dat het college van B en W het bevoegd gezag is voor de programma's en vergunningen, toezicht en handhaving (VTH).

Gemeente

De gemeente biedt door het opstellen van een omgevingsvisie duidelijke kaders voor de toekomst van de stad. In de omgevingsvisie wordt het belang benadrukt van slimme combinaties en samenwerkingen bij de aanpak van de toekomstige opgaven voor de stad. De rol van de gemeente kan in deze aanpak verschillen van regulerend tot facilitator. Rollen gebaseerd op de overheidsparticipatietrap (ROB, Adviesrapport Loslaten in vertrouwen, 2012) die de gemeente kan aannemen zijn:

- de uitvoerende overheid: de gemeente voert taken uit. Zo legt de gemeente straten, voetpaden en fietsroutes aan en zorgt dat ze onderhouden worden. De gemeente draagt zorg voor het beheer in de openbare ruimte.
- de regulerende overheid: de gemeente reguleert door wet- en regelgeving (bijvoorbeeld met het huidige bestemmingsplan en verordeningen en vanaf 2022 het omgevingsplan)
- de regisserende overheid: de gemeente hecht waarde aan samenwerking met anderen, maar houdt regie in deze samenwerking (bijvoorbeeld het opstellen van de regionale energiestrategie).
- de stimulerende overheid: ambitie of doelstelling komt vanuit de gemeente, maar realisatie laat zij over aan anderen; de gemeente stimuleert hen om aan de slag te gaan (bijvoorbeeld het verduurzamen van huizen door isolatie en zonnepanelen).
- de faciliterende overheid: het initiatief komt van buiten en past binnen de ambities en doelen. De gemeente ondersteunt het initiatief door passende voorwaarden te scheppen (bijvoorbeeld het Singelpark of gebiedsontwikkelingen).
- de terugtrekkende, loslatende overheid: de gemeente laat een taak helemaal los, geen inmenging of interventie als de uitkomst of het effect niet bevalt (bijvoorbeeld onderhoud van een buurttuin).

Bij de uitvoering van de omgevingsvisie vervult de gemeente al deze rollen. Voor welke rol gekozen wordt, is afhankelijk van verschillende factoren, zoals stakeholders, wettelijk taken, mate van invloed, grondpositie, de opgave, het project, tijd en/of financiën. Soms kunnen rollen ook gecombineerd worden of veranderen de rollen tijdens een proces. Bijvoorbeeld als de gemeente faciliterend optreedt bij een initiatief, maar voor realisatie van het initiatief regelgeving moet aanpassen, zal de gemeente ook haar regulerende rol pakken.

Bij de aanpak van de opgaven en projecten maken we de rolverdeling tussen de partijen van tevoren duidelijk. Dit is van belang voor een goede samenwerking met partijen en alleen samen kunnen we werken aan de doelen en opgaven voor de stad.

Initiatiefnemer

Zowel kleine als grote initiatieven in de gehele stad kunnen bijdragen aan de opgaven waar de stad voor staat. De opgaven zijn divers en een aantal opgaven is complex. Dat vraagt om creativiteit. De Omgevingsvisie Leiden 2040 is dan ook een uitnodiging voor divers en verrassend initiatief. In Leiden zijn veel kundige partijen en inwoners die op basis van wetenschappelijke of praktische kennis en inzet kunnen bijdragen aan deze opgaven. De Omgevingsvisie versie 1.1 biedt op hoofdlijnen een kader voor initiatiefnemers. De initiatiefnemer moet bij zijn/haar initiatief aangeven of en zo ja hoe hij/zij aan participatie heeft gedaan. Verdere uitwerking van deze participatieplicht vindt los van deze omgevingsvisie plaats.

Inwoners van Leiden

Veel ambities en doelstellingen uit deze omgevingsvisie kunnen alleen worden bereikt samen met de Leidenaren. Wij stimuleren de bewoners van Leiden om een bijdrage te leveren aan het in de omgevingsvisie geschetste toekomstbeeld. Dit hoeft niet altijd via initiatieven, maar kan ook door zelfstandig actie te ondernemen, bijvoorbeeld door de privétuinen te ontsteden of het huis te verduurzamen, of door te

participeren bij uitvoeringsplannen. Alleen samen met de stad kunnen de ambities en doelstelling in 2040 behaald worden.

Ketenpartners

Bij de aanpak van de opgaven uit deze omgevingsvisie werken we intensief samen met onze ketenpartners. Onder de ketenpartners verstaan we medeoverheden, samenwerkingsverbanden en uitvoerings- en adviesorganisaties. Voor een samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving in beleid, besluitvorming, vergunningverlening, regelgeving, uitvoering en handhaving is nauwe en vroegtijdige samenwerking met deze partijen noodzakelijk. Ook van initiatiefnemers wordt verwacht dat zij - wanneer relevant - deze ketenpartners vroegtijdig betrekken.

Doorwerking omgevingsvisie

De Omgevingsvisie is een onderdeel van de beleidscyclus van de gemeente. De uitvoering van ambities en doelstellingen uit de omgevingsvisie werkt door in de andere (beleids-)producten onder de Omgevingswet. De Omgevingswet biedt nieuwe instrumenten met nieuwe mogelijkheden. Bij de totstandkoming van deze Omgevingsvisie is gelijktijdig aan de andere instrumenten van de Omgevingswet en de samenhangende werking van deze instrumenten gewerkt. Komende periode zal verder uitgewerkt worden hoe de ambities en doelstellingen landen in de verschillende instrumenten. Dit kan aanleiding zijn om op termijn de omgevingsvisie aan te passen om zo in dit document scherper aan te geven hoe uitvoering wordt gegeven aan de ambities en doelstellingen.

Monitoring

Door de staat van de fysieke leefomgeving te monitoren, houden we in de gaten of de ontwikkelingen passen bij de gewenste richting van de stad. Monitoringsgegevens bieden inzicht in de haalbaarheid van beleidsdoelen. Blijkt dat de haalbaarheid van een beleidsdoel of de ontwikkeling van de stad in het gedrang komt, dan kan een aanpassing van de omgevingsvisie of een programma nodig zijn. Door datagedreven te werken faciliteren we beleidsprocessen en projecten in de stad. De uitvoering van samenhangende monitoring vraagt om het uitwerken van een monitoringsplan dat na vaststelling van deze omgevingsvisie en de omgevingseffectrapportage zal worden opgepakt. De uitwerking van monitoring is afhankelijk van andere instrumenten uit de beleidscyclus, zoals programma's, omgevingsplan en vergunningen en moet in samenhang worden gezien. De leefomgevingsfoto wordt samen met de al bestaande monitoringssystemen, zoals de woonmonitor of het stadsnatuurmeetnet, gebruikt als basis om tot een nieuw en toekomstgericht monitoringsstelsel te komen.

Financiering van ambities en doelstellingen uit de omgevingsvisie

Met het realiseren van ambities en doelstellingen uit deze omgevingsvisie zijn kosten gemoeid. De verschillende beleidsvoornemens in de omgevingsvisie vragen verschillende investeringen. Dit zijn bijvoorbeeld investeringen die "in en om het huis" van Leidenaren of bedrijven worden gedaan, zoals zonnepanelen, isolatie, vergroenen van tuinen, pleinen en daken, aanschaf van elektrische fiets of auto. Ook valt te denken aan investeringen van het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, sport- en onderwijsinstellingen, ontwikkelaars en de gemeente zelf. Deze investeringen dragen bij aan de diverse opgaven op het gebied van het klimaat, het vestigingsklimaat, duurzame energie, duurzame mobiliteit, leefbaarheid door werkgelegenheid, passend woningaanbod, innovatie, kennis, reuring en leveringszekerheid. De kosten worden zoveel mogelijk verdeeld over diegenen die er profijt van hebben, en zo ook op initiatiefnemers van bouwplannen.

Voor het verhalen van de bedoelde kosten op initiatiefnemers van bouwplannen zijn verschillende mogelijkheden. Naast het verhalen van binnenplanse kosten is in de Omgevingswet ook een regeling opgenomen die het mogelijk maakt gebiedsoverstijgende kosten ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving op een initiatiefnemer te verhalen. Dit regelt artikel 13.22 t/m 13.24 Omgevingswet. Er dient een functionele samenhang te bestaan tussen de activiteit en ontwikkeling waarvoor een bijdrage wordt gevraagd. In een omgevingsvisie of programma kan de functionele samenhang voor de locatie waar de activiteit wordt verricht, worden onderbouwd. Het is niet mogelijk om ten tijde van het vaststellen van de omgevingsvisie een compleet beeld te hebben van alle noodzakelijke gebiedsoverstijgende kosten die benodigd zijn in de realisatie van de hierin beschreven ambities en doelstellingen. Dat bemoeilijkt het vastleggen van de ontwikkelingen waarvoor bijdragen van private initiatiefnemers worden gevraagd in de omgevingsvisie. Om deze reden is in dit hoofdstuk een koppeling gemaakt met onderliggende documenten die frequenter geactualiseerd worden.

De gemeente werkt de ambities uit de omgevingsvisie uit en koppelt daaraan ook uitvoeringsprogramma's en - agenda's. Onderstaand is per hoofdopgave benoemd binnen welk uitvoeringsprogramma en/of -

agenda de ontwikkelingen waar de bijdragen van private initiatiefnemers betrekking op hebben zijn benoemd.

- Verstedelijking - Uitvoeringsagenda wonen
- Mobiliteit - Leiden Duurzaam Bereikbaar en Leiden Verbindt
- Energietransitie - Uitvoeringsagenda energietransitie gebouwde omgeving 2020-2023.
- Klimaatadaptatie en biodiverse vergroening - Uitvoeringsprogramma 'Leiden Biodivers en klimaatbestendig, Samen maken we Leiden groener!'
- Circulaire economie en afval - Uitvoeringsprogramma circulaire economie

Gekoppeld aan de vijf genoemde hoofdpogaven heeft de gemeenteraad het Financieel Perspectief Duurzame Stad vastgesteld. Het doel van het Financieel Perspectief Duurzame stad is om jaarlijks een integraal inhoudelijk en vooral financieel beeld te bieden van de invulling van de ambities uit de opgave. In de Nota Kostenverhaal Gemeente Leiden wordt verder geconcretiseerd voor welke specifieke ontwikkelingen binnen deze programma's en agenda's een bijdrage wordt verlangd en wordt verder ingegaan op de functionele samenhang met de activiteiten.

Bovengenoemde uitvoeringsprogramma's en -agenda's zijn beleidsproducten die zijn vastgesteld voor de komst van de Omgevingswet. Bij het actualiseren van deze beleidsproducten zullen we bekijken hoe we ze positioneren binnen de beleidsproducten uit de beleidscyclus van de Omgevingswet. Daarbij is ook goede aansluiting noodzakelijk op de financiële kaders.

Behalen van ambities en doelstellingen uit de omgevingsvisie

Om te zorgen dat er aan de ambities en doelstellingen uit de omgevingsvisie gewerkt wordt, kiest de gemeente voor een situationeel grondbeleid: per locatie en situatie maken we een afweging wat de beste aanpak is. Bepalende factoren in de keuze voor het grondbeleid zijn beschikbare middelen: de (organisatorische) capaciteit; risico's en meer in het algemeen de vraag of de specifieke ambitie en/of doelstelling ook door de markt opgepakt zal worden. De uiteindelijke keuze voor het grondbeleid verschilt per situatie en locatie en wordt afgewogen voorgelegd aan de raad. Steeds vaker is sprake van een hybride gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente verschillende rollen inneemt. Vanuit een faciliterende rol kostenverhaal plegen kan binnen dezelfde gebiedsontwikkeling gepaard gaan met een actieve rol waarbij bouwkavels geproduceerd worden en/of extra bouw mogelijkheden voor erfpachtgronden gecreëerd worden. Ook binnen de faciliterende en actieve rollen zijn verschillende mengvarianten denkbaar, zo hoeft de faciliterende rol niet per se reactief te zijn. De gemeente Leiden past op bepaalde locaties namelijk uitnodigingsplanologie toe waarbij initiatiefnemers proactief gestimuleerd worden om in beweging te komen. Als uitnodigingsplanologie wordt toegepast voor een groter gebied is veelal sprake van een organische gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente zonder grondeigendom toch een regierol kan innemen. Met het vastleggen van de keuze voor situationeel grondbeleid in de omgevingsvisie vervalt de in de Nota grondbeleid 2015 vastgestelde beleidskeuze hieromtrent. In het document behorende bij het grondbeleid uit 2015 zijn naast deze beleidskeuze veel instrumenten en werkwijzen benoemd waarvan er veel nog actueel zijn en onverminderd van kracht blijven. Op het moment dat de beschreven werkwijzen een actualisatie behoeven of behoefte is aan het vastleggen van nieuwe werkwijzen zal dit binnen de kaders van de omgevingsvisie gebeuren door het college van B en W.

Actualisering van de omgevingsvisie

De omgevingsvisie wordt maximaal één keer per vier jaar grootschalig herzien. Redenen voor een grootschalige wijziging kunnen uiteenlopen van een nieuwe politieke koers tot nieuwe beleidsmatige inzichten of technologische ontwikkelingen met dusdanig grote gevolgen dat een grote herziening nodig is. Het aantal tussentijdse wijzigingen is afhankelijk van de nieuwe beleidsinzichten in deze periode. Bij elke actualisatie wordt een slag gemaakt op het digitaal toegankelijk maken van de visie. Hierin zijn wij afhankelijk van de ICT-ontwikkelingen op rijksniveau. Het aanpassen van de omgevingsvisie organiseren we op een slimme en efficiënte manier. We betrekken burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding van de aanpassing. Het college doet voorstellen en tijdens de inspraakperiode kan iedereen reageren op de gewijzigde inhoud. De gemeenteraad stelt de aangepaste omgevingsvisie vast.

Nieuw thematisch en gebiedsbeleid

Het uitgangspunt is één integraal beleidskader met de strategische visie voor de lange termijn: de omgevingsvisie. Uitwerking van dit beleid in thematisch beleid en gebiedsbeleid is mogelijk, maar moet passen binnen het strategische langetermijnbeleid in de omgevingsvisie. Bij aanvulling of wijziging van die strategische langetermijnvisie zelf moet de omgevingsvisie aangepast of gewijzigd worden. Wanneer er



uitwerking in thematisch of gebiedsbeleid voor de fysieke leefomgeving noodzakelijk is, wordt dus altijd een link gemaakt met de omgevingsvisie en de beleidscyclus van de Omgevingswet. De hoofdlijnen van beleidswijzigingen, zoals opgaven, ambities en doelstellingen, zullen verwerkt worden in de omgevingsvisie. In het besluit wordt aangegeven wat het effect is van de beleidswijziging op het samenhangende verhaal. Op deze manier blijft de omgevingsvisie actueel, integraal en relevant.

Bijlage III Verklarende woorden- en begrippenlijst

1 Verklarende woorden- en begrippenlijst

Achtergrondconcentratie: Van nature aanwezige hoeveelheid (van een bepaalde stof).

Aquathermie: Verzamelterm voor duurzaam verwarmen en koelen met water. Het gaat om warmte en koude uit oppervlaktewater, afvalwater en drinkwater.

Autoluw: Een gebied met een minder prominente rol van geparkeerde en rijdende auto.

Beleidsinstrument: Middel dat een overheid inzet om beleid uit te voeren, bijvoorbeeld: omgevingsvisie, uitvoeringsprogramma, omgevingsvergunning, subsidieregeling.

Beoordelingskader: Set indicatoren waarmee beoordeeld wordt:

a) in hoeverre met het beoogde beleid (in dit geval vooral ontwikkelprincipes) de beleidsdoelen worden gehaald ('doelbereik') en

b) wat de effecten van het beleid zijn op de leefomgeving.

Beschermde stadsgezicht: Van rijkswege beschermde stadsgezichten. Leiden heeft er twee: de Binnenstad en Zuidelijke Schil.

Bevoegd gezag: Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen.

Bezoekerseconomie: Bij bezoekerseconomie gaat het primair om bezoekmotieven die te maken hebben met vrijetijdsbesteding. Dit is inclusief bezoek waarbij vrijetijdsactiviteiten óók een rol spelen (bijv. bij winkelen of congresbezoek), maar niet voor overige bezoek met andere doelen (o.a. werk, familiebezoek, opleiding, regulier zakelijk bezoek). De bezoekerseconomie bestaat uit de onderdelen Erfgoed en cultuur; Attracties- sportief en outdoor; Horeca; Detailhandel; Evenementen; Waterrecreatie; Congresmarkt.

Biodiversiteit: De biologische verscheidenheid op meerdere niveaus: genetische variatie, variatie aan soorten (planten en dieren en andere levensvormen) en variatie aan landschappen/ecosystemen.

Centrumstad: Met centrumstad wordt bedoeld; de ligging van Leiden t.o.v. omliggende (kleinere) gemeenten rondom de stad en de centrale functie op het vlak van onder andere werkgelegenheid, mobiliteit, zorg, onderwijs, cultuur en ontspanning voor de inwoners van de regio.

Commissie voor de m.e.r.: Een bij wet ingestelde landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseren het bevoegd gezag over de kwaliteit van de informatie in het milieueffectrapport en naar wens ook over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport.

Cross-over concepten: Dit zijn gemengde soorten van bedrijfsvoering, waar verschillende concepten door elkaar heen lopen, bijvoorbeeld horeca gecombineerd met flexwerkplekken of natuur gecombineerd met (openlucht) theater.

Deelconcepten: Concepten waar delen en collectief gebruik centraal staan. Je betaalt niet voor bezit maar voor gebruik zoals bij Uber en de OV-fiets.

Energiehub: Een (belangrijke) schakel in een netwerk van stroom en warmte.

Geothermie (aardwarmte): Lokale duurzame warmte uit de ondergrond die gebruikt kan worden om gebouwen te verwarmen. De temperatuur van de ondergrond en het water daarin lopen op met de diepte. Het warme grondwater wordt opgepompt. Een warmtewisselaar brengt de warmte over naar het warmtenet. Het afgekoelde water gaat via de injectieput weer terug in de grond, waar het weer opwarmt.

Grondbeleid: Het beleid dat de gemeente voert op haar grondbezit.

Hub: Een schakel in of middelpunt van een netwerk.

HOV-halte: Hoogwaardig openbaar vervoer-halte. HOV voldoet aan de hoge eisen op het gebied van de doorstroming en kan zowel vervoer over rails als over de weg zijn.

Innovation district: Een gebied waar publieke en private individuen, instellingen en/of organisaties samenwerken om een gebied te versterken of op te waarderen.

Klimaatadaptatie: Het aanpassen (van de leefomgeving) aan klimaatverandering.

Ketenpartners: Partners die nauw betrokken zijn bij de totstandkoming van een product

Leefomgevingsfoto: De leefomgevingsfoto is een manier om de huidige kwaliteit van de fysieke leefomgeving in beeld te brengen.

Milieucategorie: Milieucategorieën bepalen in welke mate een bedrijf milieubelastend mag zijn. De categorieën gaan van 1 tot 4. Hoe hoger de categorie hoe zwaarder de toegestane milieubelasting.

Mitigerende maatregel: Een maatregel die negatieve effecten vermindert of voorkomt.

Mobility as a Service: Een mobiliteitsconcept waarbij de reiziger gebruikmaakt van verschillende transportmiddelen via één abonnement.

Modal shift: Een verandering of verschuiving van het voornaamste vervoermiddel, bijvoorbeeld een verandering van auto naar fiets.

(Plan)MER: MER staat voor 'Milieueffectrapport' en bevat de resultaten van het onderzoek naar de (milieu)effecten binnen een m.e.r. De toevoeging 'Plan' wil zeggen dat het om een MER voor een plan gaat, zoals een Omgevingsvisie.

(Plan)m.e.r M.e.r.: staat voor 'milieueffectrapportage' en is de procedure waarbinnen een MER wordt opgesteld. De toevoeging 'Plan' wil zeggen dat het om een m.e.r. voor een plan gaat, zoals een omgevingsvisie.

Natuurhistorische locatie: Gebieden met een hoge ecologische waarde.

Next economy: Volgende fase in de economische ontwikkeling, waarin hoogstwaarschijnlijk robotisering en hoogwaardige kennis een groter aandeel gaan krijgen.

NRD: Notitie Reikwijdte en Detailniveau: notitie die beschrijft waar de m.e.r.-procedure wel en niet overgaat ('reikwijdte'), welke aspecten in het OER onderzocht gaan worden en met welke diepgang ('detailniveau').

OER: OER staat voor 'Omgevingseffectrapport' en omvat naast milieueffecten ook andere omgevingseffecten. In deze NRD wordt met OER de planMER bedoeld.

Omgevingsvisie: De omgevingsvisie is één van de wettelijk verplichte instrumenten uit de Omgevingswet. In de omgevingsvisie legt de gemeente haar ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving vast voor de lange termijn. De omgevingsvisie is zelfbindend en is een richtinggevend kader.

Ontwikkelperspectief: Het ontwikkelperspectief is een gebiedsgerichte uitwerking van de omgevingsvisie.

Omgevingswet: De aangenomen maar nog niet in werking getreden wet die een vereenvoudiging van het stelsel van wetgeving voor de leefomgeving beoogt. De Omgevingswet aan de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vervangen.

Smart city: Een slimme stad. Een stad die steeds meer wordt bestuurd op basis van data.

Structuurvisie: In de structuurvisie is het ruimtelijk beleid voor de lange termijn vastgelegd. De structuurvisie is zelfbindend en is een richtinggevend kader. De structuurvisie is een instrument uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro). Verzilting Geleidelijk toenemen van het zoutgehalte van de bodem of het water.

Wet ruimtelijke ordening: Huidige wet op het gebied van ruimtelijke ordening. Deze wordt naar verwachting op 1 juli 2022 vervangen door de Omgevingswet.

Wijkspartijen: Open sportparken waar naast georganiseerde sportverenigingen ook ruimte is voor de ongeorganiseerde sport en voor maatschappelijke organisaties uit de buurt.

Bijlage IV Kernkwaliteiten erfgoed Leiden

1 Kernkwaliteiten erfgoed Leiden

De omgevingswet draagt op dat gemeenten de te beschermen kernkwaliteiten van de gemeente omschrijven in de Omgevingsvisie. Zeker in een stad als Leiden is een goede omschrijving op hoofdlijnen van de kernkwaliteiten van erfgoed nodig. In Nederland is in principe alles erfgoed in de zin van de wet: alles is door mensen gemaakt in het verleden zoals landschap, structuren, infrastructuur, groen, water en gebouwen. Om dat uitgangspunt werkbaar te houden dringt de wet aan op het benoemen van kernkwaliteiten: een keuze in wat nu werkelijk belangrijk is en waar we mee verder willen. Dat is hieronder omschreven.

Kernkwaliteiten Leiden erfgoed

Leiden is een stad met een sterke historische gelaagdheid. Deze gelaagdheid is zichtbaar op microniveau in gebouwen en op macroniveau in verbindende structuren en in afzonderlijke gebieden in de stad met een duidelijke eigen historische identiteit. Leiden bouwt voort op deze geschiedenis, behoudt wat er is en geeft dit een plek in het hedendaagse gebruik. Tegelijkertijd is er ook ruimte voor vernieuwing met respect voor de historische waarden in de stad. Dit alles vanuit het besef dat de historische kenmerken van de stad een kwaliteit zijn en bijdragen aan de kwaliteit van leven en werken in de stad. Hieronder volgt een overzicht van de historische gelaagdheid van de stad, gevolgd per tijdslaag door een puntsgewijze samenvatting met de belangrijkste kernwaarden uit deze periode.

Een aantal waarden zijn in de vorm van structurelementen in hele stad aanwezig:

- Een rijk bodemarchief dat zich onder grote delen van de gehele stad bevindt.
- De prestedelijke landschapsstructuur met de Rijn, Vliet en Mare en daarbij behorende oeverwallen en dijken.
- De historische waterstructuur, deels natuurlijk zoals de rivieren, deels het resultaat van de oude polderverkaveling en deels van latere stedenbouwkundige aanleg.
- De historische wegstructuur met middeleeuwse invalswegen en regionale verbindingen en latere wegen als onderdeel van de stadsuitbreidingen.

De prehistorie - middeleeuwen

Als oudste laag is er een rijk bodemarchief uit de préhistorie, maar ook uit de periode dat de Romeinse Rijksgrens langs de Rijn dwars door de huidige gemeente loopt. Het castellum Matilo (Unesco Monument) vormt een belangrijk overblijfsel uit deze periode. Het natuurlijk landschap vormt een logisch knooppunt van land- en waterwegen op de plek waar twee Rijnarmen samenvloeien met een paar kleine veenriviertjes. De oeverwal van de Rijn vormt met dit kruispunt een veilige en aantrekkelijk plek voor mensen om te gaan wonen. Deze natuurlijke ondergrond is onder andere bewaard en beleefbaar in de waterlopen in- en buiten de binnenstad en de beide Rijndijken. Op deze plek ontstaat rond 1000 het middeleeuwse Leiden. Rond de Burcht en het Gravensteen als machtscentra van de regionale overheid groeit de handelsstad gestaag. Rondom de stad ontstaat het unieke Hollandse polderlandschap. Geholpen door de lakenhandel en de marktfunctie ontstaat één van de belangrijkste middeleeuwse Hollandse watersteden. Daarmee maakt Leiden deel uit van een kleine groep steden die mondiaal een grote zeldzaamheidswaarde bezitten. Die stad staat er nog en is beleefbaar in het stratenpatroon, dominante kerken, de Burcht, het Gravensteen en honderden middeleeuwse woonhuizen. De aanleg en bebouwing uit deze periode beheerst tot op heden nog steeds het silhouet, maar ook het maatschappelijk leven van de stad. Middeleeuws Leiden zal ook na 1574 het echte hart van de stad blijven.

- Een deel van het Unesco-monument 'De Neder-Germaanse Limes', bevindt zich in een oost-west zone midden door de stad.
- Het middeleeuws deel van het Rijksbeschermd stadsgezicht 'Leiden binnen de Singels'.
- In dit gebied een waardevolle structuur van water, straten en stegen en verkavelingen.
- Markten bevinden zich niet op pleinen maar aan het water langs en op de grachten.
- In dit gebied een waardevolle en gave historische bebouwing 12e t/m/ 20e eeuw.
- De iconische rol van dit gebied in het silhouet van de stad.
- Het stadsbeeld met een sterke historische beleving.
- De kleinschaligheid en diversiteit in bebouwing en openbare ruimte in dit gebied.

Bloei onder invloed van de Lakenindustrie

Na het beleg van in 1574 herstelt de stad zich opvallend snel. De Lakenhandel herleeft. Leiden profiteert van het enorme Hollandse handelsnetwerk dat rond 1600 ontstaat en wordt binnen enkele generaties

één van de belangrijkste textielcentra van Europa. Grote aantallen arbeiders van buiten vinden werk in de stad en zoeken woonruimte. Na het volbouwen van achtererven, kloosterterreinen en tuinen is grootschalige uitbreiding onvermijdelijk. In drie stappen wordt er aan de noord- en oostzijde een schil om de middeleeuwse stad gelegd. Met gebruik van bestaande polderverkevelingen wordt een zo regelmatig mogelijk grit van grachten en stegen aangelegd. De bebouwing bestaat vooral uit zeer kleinschalige arbeiderswoningen. Het 17^e-eeuwse Leidse woonhuis wordt op staal gefundeerd en telt zelden meer dan twee bouwlagen onder de kap. Daarmee ontstaat een 'platte stad' met daarin enkele hoge gebouwen als kerken, stadhuis en de stadspoorten. Die stadspoorten worden zorgvuldig ontworpen met sierlijke torens zodat bewust een fraai silhouet ontstaat. De rijke nieuwbouw uit deze periode, wordt vooral gerealiseerd binnen het middeleeuwse deel van de stad. Alleen de Lakenhal en een deel van de stadspoorten staan in de nieuwe stad. De 17^e-eeuwse uitleg is in structuur grotendeels bewaard. De bebouwing is deels bewaard, maar ook deels vervangen. De platte stad is in grote delen van de binnenstad op blikhoogte nog dominant. Rond de stad komt een moderne stadswal met militaire maar al snel ook recreatieve functies. De 17^e-eeuwse stad is één van de vroegste voorbeelden in Europa van een productielandschap dat specifiek is ontstaan ten gunste van één bepaalde productie.

- Het 17^e-eeuwse deel van het Rijksbeschermd stadsgezicht 'Leiden binnen de Singels'.
- In dit gebied de orthogonale renaissancestructuur met grachten en stegen
- De gestructureerde bebouwing voor Lakenindustrie; een pré-industrieel productielandschap met o.a. voor dat doel gebouwde arbeiderswoningen (wevershuisjes)
- Enkele iconische publieke gebouwen o.a. Lakenhal, Marekerk en stadspoorten
- De singelrand als bepalende structuur en scheiding van werelden
- Kleinschaligheid gecombineerd met grotere korrel, 19^e-eeuwse industrialisatie en interventies uit de stadsherstel jaren 70-80
- Resten van de vroege prestedelijke ontwikkeling langs de Rijn, Mare en Vliet.

Teruggang in de 18e eeuw

In de 18e eeuw loopt het belang van de lakenhandel terug en de stad moet een nieuwe balans vinden. Van een producent voor de wereldmarkt wordt het weer een stad met vooral een nationale en regionale rol. Fysiek betekent dit dat er weer lucht komt in de stad. Kleine woningen worden afgebroken en maken plaats voor grote tuinen. In arbeiderswijken treedt echter verkrotting op, woningen worden afgebroken en percelen liggen braak. In welvarender wijken worden bestaande woningen achter een nieuwe gevel samengevoegd tot ruime moderne stadshuizen. Het huidige straatbeeld heeft in delen van de binnenstad daardoor nog steeds een sterk 18^e-eeuws karakter. De marktfunctie van de stad wordt weer belangrijker. De 17^e-eeuwse gewoonte om buiten de stad rust, groen en frisse lucht te vinden in tuinen en kleine landhuizen wordt voortgezet. Daarmee ontstaat langs de Rijn, Vliet en Mare een ketting van tuinen en buitenplaatsen. Samen met de binnenstadstuinen en hofjes vormen ze een kostbare historische structuur van particulier groen in

de grote delen van de stad.

- De tuinen in de binnenstad, buitenplaatsen en tuinen langs de Rijn, Vliet en Mare
- Een grote invloed op stadsbeeld in de middeleeuwse en 17^e-eeuwse delen van binnenstad
- De vestiging van houtzagerijen langs het water; houtzaagmolens

19^e-eeuwse industrialisatie en de eerste stadsuitbreidingen

Leiden kruipt pas na ca. 1860 uit het economisch slop waarin de stad was verzeild. Nieuwe industrie als conserven, dekens en ijzerwaren brengen rijkdom voor een klein deel van de bevolking en zware arbeid voor een veel groter deel. Die sterk vervuilende industrie wordt in eerste instantie gehuisvest in de ruimte in de binnenstad die de 18e eeuw had achtergelaten. Deze historische fabrieken zijn waardevolle getuigen van dit tijdperk. Een andere economische en sociale pijler is de universiteit die in de 19e eeuw stevig groeit en voor het eerst zichtbaar wordt d.m.v. grote onderwijsgebouwen en musea. De stad krijgt voor het eerst uitbreidingen buiten de 17^e-eeuwse stadswal. Er zijn meerdere gegadigden voor deze gebieden: de nieuwe rijken op zoek naar schone lucht en moderne ruime huizen, bedrijven op zoek naar uitbreiding en arbeiders op zoek naar betaalbare woningen. In eerste instantie zijn deze uitbreidingen organisch en ontstaan langs de belangrijkste invalsroutes. In karakter lijken ze op de binnenstad, maar zonder de representatieve gebouwen die daar het beeld domineren. Langs de singels en enkele rustige invalswegen ontstaan linten van statige villa's en suitewoningen. Elders worden het kleine, aangenaam rommelige buurtjes met

woningen, winkeltjes en bedrijven zoals de Marebuurt en langs de Rijndijken. Tot 1896 blijft de stad echter bestuurlijk gevangen binnen de stadswal. Pas dan vindt er een bescheiden gebiedsuitbreiding

plaats. De Woningwet in 1901 verplicht tot planmatige stadsuitbreiding die in 1907 wordt ontworpen. Vooral in de zuidelijke schil ontstaan de eerste stedenbouwkundige eenheden als Vreewijk en Tuinstadwijk.

- De gebieden uit deze periode met al hun karakteristieken die zijn beschermd als onderdeel van het Rijksbeschermd stadsgezicht 'Leiden Zuidelijke Schil'.
- De in dit beschermd gebied gelegen vroege planmatige uitbreidingen als Vreewijk met gave waardevolle bebouwing en groene binnengebieden
- De in en buiten dit beschermd gebied gelegen organisch gegroeide pré-stedenlijke buurtjes met diverse kleinschalige bebouwing en functiemenging
- De in en buiten dit beschermd gebied gelegen voorname woningbouw met bijzondere architectuur langs singels en invalswegen
- Eerste publieke parken in de binnenstad en op de bolwerken (singelpark)
- De vroege sociale woningbouw, kleine complexen in het centrum maar ook daarbuiten.

Planmatige stadsuitbreidingen voor WOII

Het Uitbreidingsplan 1907 was echter weinig uitgewerkt en nog minder realistisch. Na een volgende stadsuitbreiding in 1920 is er in 1933 letterlijk en figuurlijk ruimte voor een nieuw uitbreidingsplan van hoge kwaliteit. Stedenbouw, architectuur, infrastructuur en groen vormen een uitgebalanceerd geheel. Rondom de oude stad zijn in het interbellum grote delen daarvan uitgevoerd en vormen tot op heden de meeste geliefde woonbuurten van de stad. In deze periode ontstaan in Leiden al vroeg de woningbouwcorporaties die ingrijpen in de onmenselijk woonomstandigheden van de fabrieksarbeiders. Eerst in de binnenstad, maar al snel in de nieuwe schil bouwen ze waardevolle complexen en wijkjes; getuigen van sociale vooruitgang en goede architectuur. In deze uitbreidingen bouwen we weer nieuwe publieke gebouwen met goede architectuur en waardevolle kunstwerken zoals scholen en kerken.

- De gebieden uit deze periode met al hun karakteristieken die zijn beschermd als onderdeel van het Rijksbeschermd stadsgezicht 'Leiden Zuidelijke Schil'.
- De in en buiten dit beschermde gebied uitgevoerde delen van het stedenbouwkundig ontwerp Plan '33.
- De in het buiten dit beschermd gebied gelegen aaneengesloten gave kleinschalige historische bebouwing in uitgesproken interbellumarchitectuur.
- De in en buiten dit beschermd gebied gelegen sterke publieke/ private groenstructuur uit het interbellum.
- De in en buiten dit beschermd gebied gelegen belangrijke publieke gebouwen als scholen en kerken uit het interbellum.
- De in en buiten dit gebied gelegen complexen sociale woningbouw uit het interbellum.

Wederopbouw

In 1940 komt een eind aan deze geleidelijke groei van de stad. Al in de oorlog begint een woningnood te ontstaan die tijdens de sociale en economische wederopbouw na 1945 enorme proporties aanneemt. Oude vormen en technieken lossen het probleem niet meer op en sluiten niet meer aan bij het gevoel van een nieuw tijdperk. In 1960 breidt het grondgebied van de stad weer uit. Gevolg daarvan is onder andere dat oude dorpskernen in de omgeving tegen de stadsgrenzen komen te liggen. Er ontstaat een ruimtelijke en functionele vervaging van de grenzen tussen de oude gemeenten. De gebieden waar men in het interbellum niet meer aan toe was gekomen worden eerst nog volgens Plan '33 gevuld, maar al snel ontstaan hele nieuwe plannen. De omvang van de plannen neemt toe en vindt z'n hoogtepunt in het grote Uitbreidingsplan voor Leiden Zuidwest. Hier is radicaal gebroken met vooroorlogse stedenbouw en architectuur en worden nieuwe woningtypen gebouwd vanuit de stedenbouwkundige principes van de Wederopbouw. De wijk is

bepalend voor de ordening van gebouwen en functies, verkeersstromen zijn gescheiden evenals wonen en werken. Groen speelt een overheersende rol. Gebouwen staan niet meer aan de straat maar zijn in open groepering geplaatst op een groen tapijt. Een sober modernisme bepaalt de architectuur, maar in of aan openbare gebouwen is ruimte voor belangrijke publieke kunstwerken. Voor het eerst doet nu ook gestapelde bouw z'n intree in Leiden met de eerste echte flats. Zuidwest als enige echte Wederopbouwwijk van Leiden is het resultaat.

- Leiden Zuidwest als enige voorbeeld van een compleet uitgewerkt stedenbouwkundig wijkconcept uit de Wederopbouw.
- Kleinere stedenbouwkundige eenheden die aansluiten op de vooroorlogse structuur en typologie met bijzondere kwaliteit.
- Kleinere stedenbouwkundige eenheden in overige wijken, enkele met bijzondere kwaliteit waaronder universiteitscomplexen in Pesthuiswijk en Leeuwenhoek



- Een deel van de complexen sociale woningbouw in Zuidwest en Leiden Noord
- De losse gebouwde objecten in binnenstad en ook in de schil 1850 – 1940
- De architectuurgebonden publieke kunst, verspreid over de stad.

Van stadsvernieuwing tot bloemkoolwijk, de modernisering van de jaren '70

Tegelijk met de nieuwbouwplannen ontstaan er ook voornemens om de oude binnenstad radicaal te moderniseren. Grote sloopplannen en doorbraken ten bate van het autoverkeer moeten een oplossing zijn voor verkrotting en ontvolking van het centrum. Er wordt een begin met dit alles gemaakt, maar voordat de plannen goed en wel tot uitvoering komen komt de erkenning van de bijzondere waarde van de oude stad. Bewoners komen in opstand en het beleid zwaait om van sloop naar voortvarende renovatie. Reeds gesloopte delen worden in de jaren 70 en 80 gevuld met sociale woningenbouw, Oranjegracht – Waardgracht, en overheidsgebouwen om zodoende het stadshart nieuw leven in te blazen. Dankzij de uitbreiding van 1966 kan Leiden in de Merenwijk en de Stevenshof weer grote nieuw wijken bouwen. Het rigide modernisme van de Wederopbouw is in diskrediet geraakt en men zoekt weer kleinschaligheid en geborgenheid. De bloemkoolstructuur van de Merenwijk is daarvan het meest iconische resultaat.

- De gave bloemkoolwijken die op een aantal locaties zijn gerealiseerd.
- De publieke gebouwen en sociale woningbouw die zijn gebouwd in het kader van de stadsvernieuwing in de binnenstad.
- De woonwijk op het oostelijk deel van het Waardeiland als zeldzaam voorbeeld van een zorgvuldig ontworpen wijk met belangrijke groenstructuur die tot stand is gekomen met intensieve participatie van bewoners.

Bijlage V Colofon

1 Colofon

De Omgevingsvisie Leiden 2040 1.1-versie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Leiden en is op 9 november door de gemeenteraad van Leiden vastgesteld.

Contact

Gemeente Leiden, team Ruimtelijke Ontwikkeling

Postbus 9100

2300 PC Leiden

leiden2040@leiden.nl

www.leiden.nl/2040

Kernteam

<< *Persoonsgegevens geanonimiseerd op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)* >>

Projectteam

<< *Persoonsgegevens geanonimiseerd op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)* >>

Ketenpartners waarmee is samengewerkt

Veiligheidsregio Hollands Midden, GGD Hollands Midden, Omgevingsdienst West-Holland en Hoogheemraadschap van Rijnland

Kaarten en tekeningen

<< *Persoonsgegevens geanonimiseerd op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)* >> (Bureauvandereng)

Tekstredactie

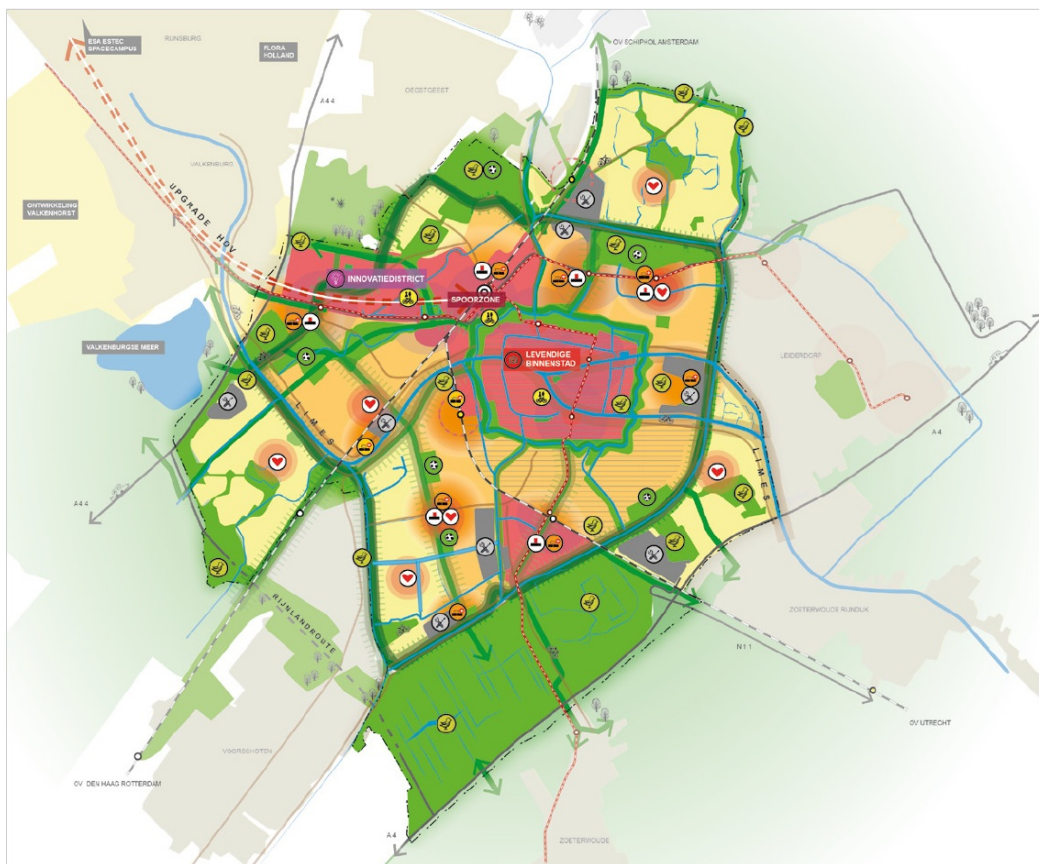
<< *Persoonsgegevens geanonimiseerd op grond van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)* >> (betekst)

Dank aan alle betrokkenen

We spreken onze dank uit aan iedereen die heeft bijgedragen aan deze omgevingsvisie. We kijken terug op interessante gesprekken, concrete adviezen en waardevolle samenwerkingen die bij deze omgevingsvisie tot stand zijn gekomen. We nodigen bewoners, ondernemers en maatschappelijke partners daarom uit om verder mee te blijven denken, mee te praten en ideeën aan te leveren voor de doorontwikkeling van de toekomstplannen voor Leiden.

Bijlage VI Visiekaart en legenda

1 Omgevingsvisie Leiden 2040



Integrale visiekaart Leiden 2040 - Stad van ontdekkingen en kloppend hart in de regio

LEGENDA

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Dynamisch Levendig Luw Innovation District LBSP + Spoorzone Levendige binnenstad Bedrijventerrein Potentiegebied (zie ook kaarten vestigingsklimaat en hoogbouw) Hart van de wijk Hoogbouwcluster Beschermd stadsgezicht Groen-blauw raamwerk Ringen en Spaken Tweede groene ring | <ul style="list-style-type: none"> Recreatieve verbinding naar omliggend landschap Versterken beleving historische route Oude Rijn cultuurhistorische drager (onderdeel Limes) Hoofdwaterstructuur Vergroten bestaande watergang (Wijk)sportpark Natuurhistorische locatie (locatie indicatief) Spoorweg Treinstation HOV R-Net Potentieel nieuw treinstation Gewenste Upgrade OV verbinding Autoluw gebied |
|---|---|

Bijlage VII Overzicht Documentenbijlagen

Omgevingseffectrapport /join/id/regdata/gm0546/2026/1f37e785991a4507bfe91593883bc63e/nld@2026-01-30;14515423



I Overzicht Documentenbijlagen

*Vaststelingsbesluit Omgevingsvisie
gemeenteraad 2021*

/joinid/pubdata/gm-05462026/1507/72588144c0092117abb5af67ae2hd@20260130,14515423