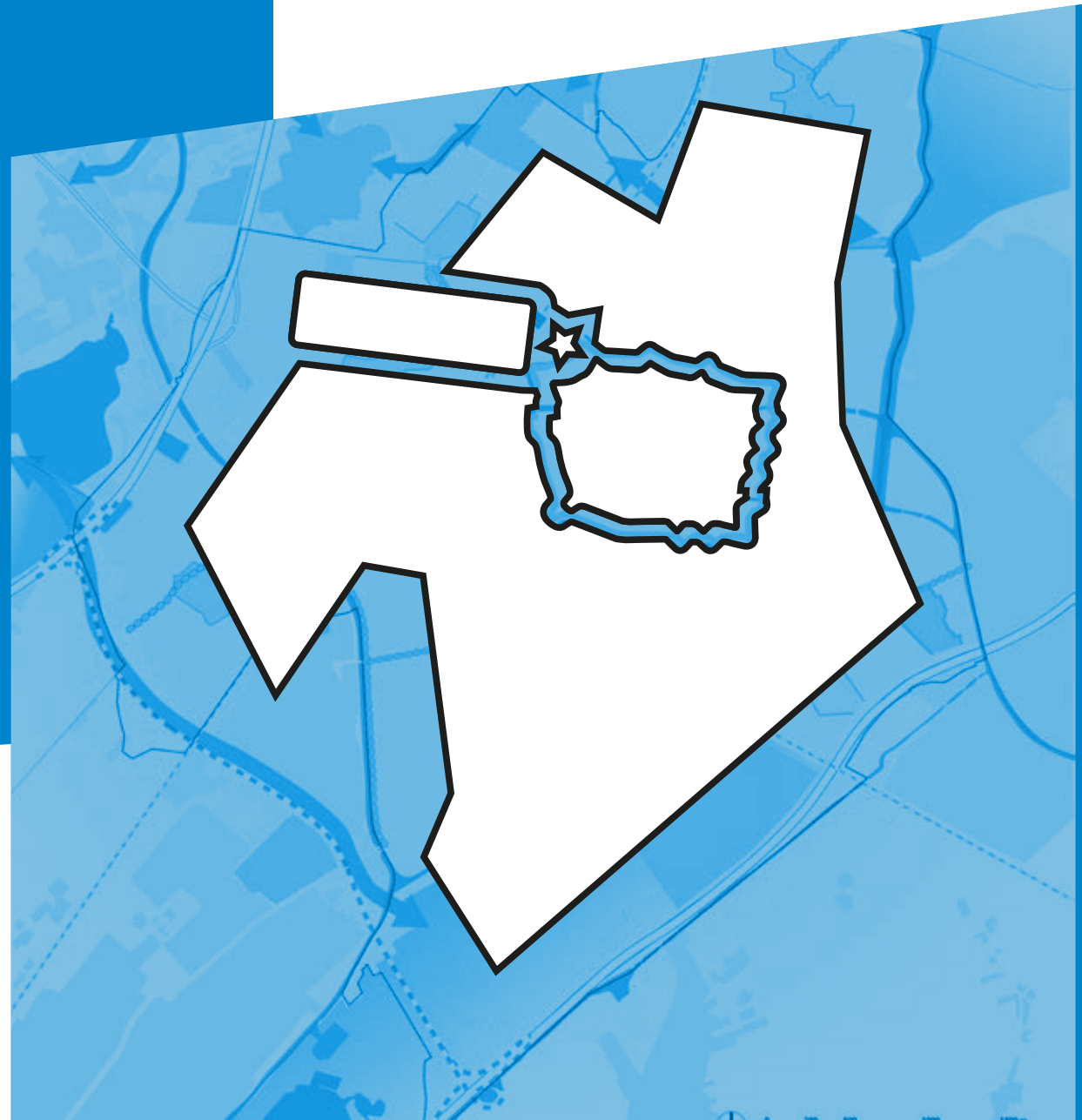


Versie 2021

Handboek kwaliteit openbare ruimte

DEEL I
UITGANGSPUNTEN



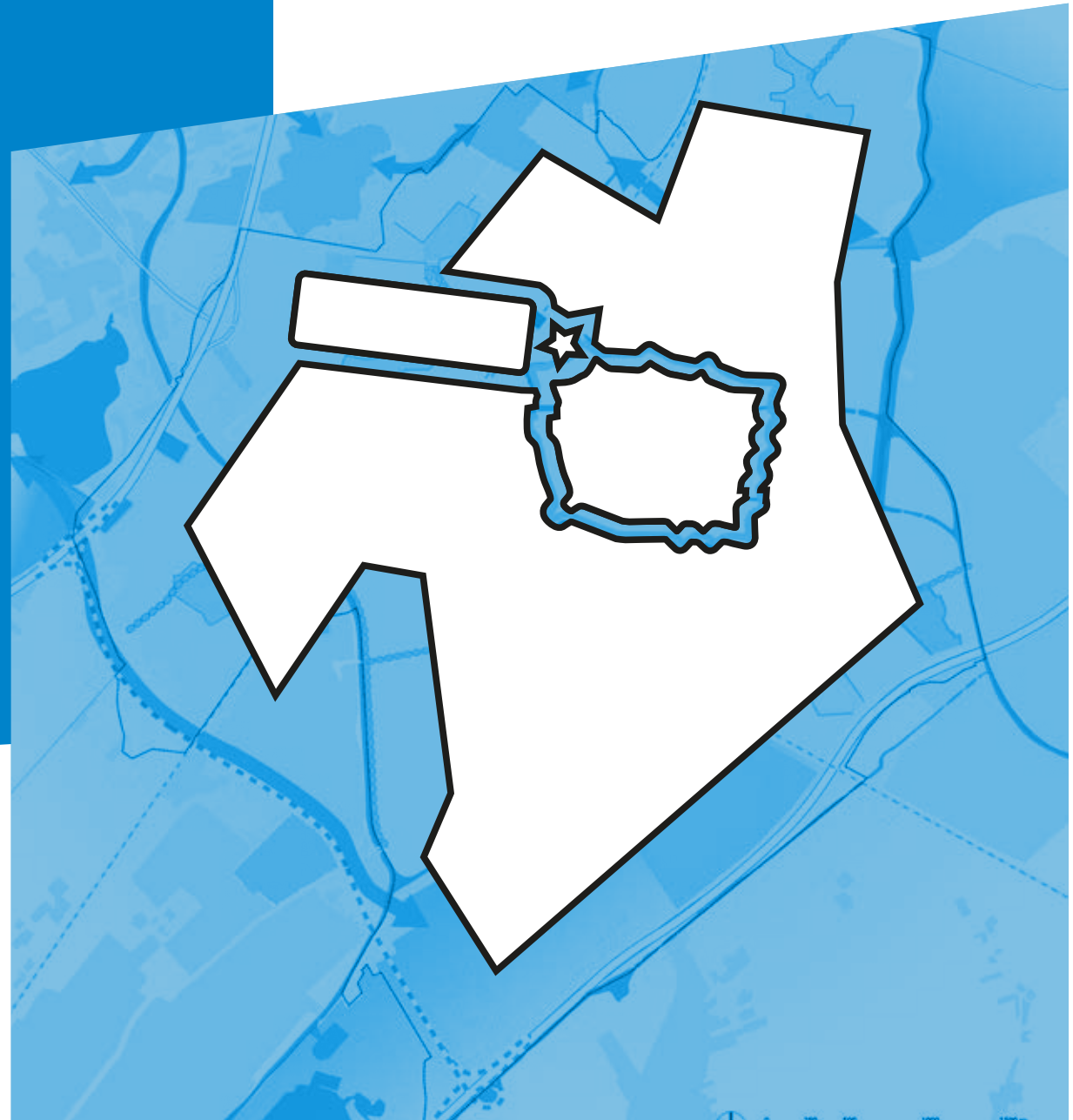
Leiden

DEEL I UITGANGSPUNTEN

DEEL II INRICHTINGSPRINCIPES

DEEL III DETAILS

DEEL IV TECHNISCHE EISEN



Voorwoord

Leiden, de Stad van Ontdekkingen, is volop in beweging. Duurzaamheid is het leidend principe, woningbouw, groeiende werkgelegenheid, groeiende bezoekersaantallen de grote opgave om de stad leefbaar te houden. We maken de stad klimaat-neutraal en we blijven investeren in een aantrekkelijke stad. Dit brengt grote opgaven met zich mee die ook een fysieke vertaling nodig hebben. Dit handboek kwaliteit openbare ruimte is daarbij een leidend document.

Het handboek bestaat momenteel uit 4 delen: Uitgangspunten, Inrichtingsprincipes, Details en Technische Eisen.

De gemeente wil een rustige, samenhangende en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte in de hele stad realiseren met een hoge verblijfskwaliteit. Voor de beleving van openbare ruimte zijn kwaliteit en een schone omgeving bepalend. We willen de samenhang in het gebruik, de inrichting en het onderhoud van alle grote en kleine aanpassingen in de openbare ruimte zo veel mogelijk versterken. Bij uitvoeringswerkzaamheden streeft de gemeente naar zo min mogelijk overlast. Zo zorgen we dat gepland onderhoud meteen meegenomen wordt als een straat opengaat voor kabels en leidingen.

Bij herinrichting en nieuwe ontwikkelingen willen we meer groen toevoegen om de leefbaarheid te vergroten. De gemeente heeft daarbij extra aandacht voor de grote en kleine ontmoetingsplekken in de stad, voor het groen, zoals parken en plantsoenen, en voor een inrichting die aantrekkelijk is voor wandelaars en fietsers.

Bij de vormgeving en het gebruik van de openbare ruimte spelen vaak tegenstrijdige belangen: ontwikkelingen (klimaatadaptatie, toegankelijkheid, energietransitie, circulariteit), verscheidenheid van wensen en belangen van bewoners, bedrijven en bezoekers en ook die van de verschillende beleidsvelden (duurzaamheid, verkeer, welzijn, economie). Ook is er een spanningsveld tussen beeldkwaliteit en functionaliteit, waarbij de laatste leidend moet zijn. Per gebied van de openbare ruimte zal voor een optimale oplossing moeten worden gezocht, zonder het grotere geheel uit het oog te verliezen. Zeker als het gaat om klimaatadaptatie of circulariteit zullen we soms moeten afwijken van het handboek, ondanks dat we in het handboek hier nu al zoveel mogelijk op in spelen. Nieuwe problemen vragen soms ook nieuwe oplossingen. Die ruimte gaan we maken, op weg naar een duurzame en aantrekkelijke stad waarin iedereen kan meedoen.

Ashley North
Leiden 2021

DEEL I
UITGANGSPUNTEN

DEEL II
INRICHTINGSPRINCIPES

DEEL III
DETAILS

DEEL IV
TECHNISCHE EISEN



DEEL I Uitgangspunten

Voorwoord	3	3.3.3 Historische invalswegen	33
Inleiding	7	3.3.4 Recreatieve routes	33
AANLEIDING EN DOELSTELLING	7	3.3.5 Hoofd fietsnetwerk	33
PROCEDURE EN INDELING STAD	7		
Procedure	7	4. UITGANGSPUNTEN INRICHTING GEBIEDEN.	34
Circulariteit	9	4.1 Binnenstad	36
Indeling stad	9	4.1.1 Gebiedsschets	36
Leeswijzer	10	4.1.2 Richtlijnen inrichting openbare ruimte	39
		4.2 Stationsgebied	42
1. ALGEMENE UITGANGSPUNTEN	12	4.3 Bio Science Park	44
1.1 Kracht versterken	12	4.4 De mantel	46
1.2 Rust en samenhang	12	4.4.1 Algemene uitgangspunten voor de mantel	46
1.2.1 Keuzes maken	12	4.4.2 Extra uitgangspunten Perceelsstructuur: Kooibuurt, Zeeheldenbuurt, Noorderkwartier en Transvaalbuurt	48
1.3 Duurzaamheid	12	4.4.3 Extra uitgangspunten integrale planvorming: Zuidelijke Schil, Vogelwijk en het Houtkwartier, deel van de lage Mors	50
1.3.1 Inrichting, gebruik, beheer en hergebruik	14	4.4.4 Extra uitgangspunten van de Wijkgedachte: Zuidwest, weerszijde Willem de Zwijgerlaan, Meerburg, Morskwartier	52
1.3.2 Groen en ecologie	15	4.4.5 Extra uitgangspunten Open Stad: Slaaghwijk, Park Kweeklust	54
1.3.3 Klimaatverandering	16	4.4.6 Extra uitgangspunten Suburbaan I:	56
1.3.4 Energietransitie	17	4.4.7 Extra uitgangspunten Suburbaan II: Haagwegkwartier, Roomburg, Boshuizen	58
1.3.5 Energiezuinigheid	18	4.4.8 Extra uitgangspunten Nieuwe stedelijkheid (Nieuw Leyden, Groenord en Kooiplein)	60
1.3.6 Uitgangspunten met betrekking tot verlichting.	18	4.4.9 Extra uitgangspunten bedrijventerreinen: De Waard, het Hallengebied, bedrijventerrein Meren- wijk, Westwal, industrieterrein Rooseveltstraat, bedrijventerrein Cronesteyn en bedrijventerrein Roomburg	62
1.3.7 Duurzame mobiliteit: Fietzers en voetgangers	18		
1.3.8 Spelen en bewegen	18	5. UITGANGSPUNTEN INRICHTING PLEKKEN	64
1.4 Standaardisatie	19	5.1 Stadspleinen	66
1.4.1 Het Proces Ontwikkelen Inrichten Beheren	19	5.2 Belangrijke routes binnenstad: Rijnlopen, Rijndijken, Mare en Stationsweg	68
1.4.2 Aanbestedingswet	19	5.2.1 Rijnlopen en Rijndijken	68
1.4.3 Bewoners/ondernemersinitiatieven en -participatie	20	5.2.2 De Mare	71
		5.2.3 Stationsweg	71
2. UITGANGSPUNTEN VOOR INRICHTINGSPROFIELEN, MATERIALEN EN OBJECTEN	22	5.3 Wijkcentra	73
2.1 Inrichtingsprofielen	22	5.4 Buurtpleintjes	76
2.1.1 Wegcategorisering	22	5.5 Parken	77
2.1.2 Toegankelijkheid mindervaliden	24		
2.1.3 Sociale veiligheid	24	COLOFON	79
2.2 Materialen	24		
2.3 Objecten	26		
3. UITGANGSPUNTEN INRICHTING LIJNEN	27		
3.1 Water	27		
3.2 Groenstructuur	28		
3.2.1 Biodiversiteit	30		
3.2.2 Spelen	30		
3.2.3 Bewoners- en ondernemersinitiatieven	30		
3.3 Verkeersstructuur	30		
3.3.1 Parkeren	32		
3.3.2 Fietsparkeren	33		



Inleiding

In dit deel van het Handboek kwaliteit openbare ruimte 2025 vertellen we wat onze uitgangspunten zijn voor de openbare ruimte (hoe willen we dat Leiden eruit ziet en hoe we dat gaan bereiken) en wat de aanleiding was om deze uitgangspunten op te stellen. In deel 2 vertalen we die uitgangspunten in concrete inrichtingsprincipes en in deel 3 zoomen we in op de details voor objecten, bestrating, groen en water. In het nieuwe deel 4 zijn de technische eisen opgenomen.

AANLEIDING EN DOELSTELLING

De openbare ruimte is het belangrijkste visitekaartje van de stad. Het visitekaartje dat Leiden wil afgeven is in dit handboek herijkt. Er is een start gemaakt om esthetische en duurzaamheidsaspecten beter op elkaar af te stemmen. Elke afdeling maakte zijn eigen keuzes, zonder naar het grote geheel te kijken. Daarbij zijn er verschillende beweegredenen om de openbare ruimte aan te passen en worden verschillende inrichtingsprincipes door elkaar toegepast. Met als gevolg: een versnipperde inrichting, een lappendeken van wisselende kwaliteit en daarnaast nodeloos hoge beheer- en onderhoudskosten. Door vooraf overeenstemming te hebben over (de prioritering van) de doelstellingen, uitgangspunten, inrichtingsprincipes en detaillering wordt de eenduidigheid in het netwerk van openbare ruimten in Leiden versterkt. Daarom is in 2009 besloten om die broodnodige kaders alsnog te ontwikkelen en ons daar

met z'n allen aan te houden. De Kadernota kwaliteit openbare ruimte 2025 en dit Handboek kwaliteit openbare ruimte 2025 zijn daarvan het resultaat. De herziening van 2013 voorzorg in het verder terugdringen van het aantal materiaal- en meubilairopties, waardoor een nog helderder en eenduidiger openbare ruimte-inrichting ontstond. De update in 2017 continueerde dit beleid. Deze 2021 editie geeft een doorontwikkeling weer van met name klimaatadaptatie, energietransitie, circulariteit en toegankelijkheid openbare ruimte. Door de richtlijnen van het Handboek consequent op te volgen realiseren we voor Leiden een prachtige openbare ruimte, met een hoge verblijfskwaliteit.

PROCEDURE EN INDELING STAD

Procedure

Dit Handboek kwaliteit openbare ruimte 2025 is door het college vastgesteld. Het vervangt daarmee alle eerdere documenten en richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte¹ en wordt bij alle ingrepen in de openbare ruimte in Leiden gebruikt. Het is ook het document waaraan al het werk in de openbare ruimte wordt getoetst door de Toets- en Advies Commissie Openbare Ruimte (TACOR). Werken die de richtlijnen van het Handboek niet volgen, worden afgekeurd.

¹ Zoals: 'Buitenruimte Binnenstad', een eerste kader voor de inrichting van de openbare ruimte in de Leidse binnenstad, Project Binnenste Beter (Leiden, 1995); Materiaalijst Buitenruimte Leiden BioScience Park (Leiden, 2011), Beleidsplan Openbare Verlichting (Leiden, 2003) en het reeds in 2007 opgestelde Beheerbaar ontwerpen. Handboek openbare ruimte Leiden (Leiden, 2012). Maar ook een document als Wikken over Wegen (Leiden, 2003).



Zo doen we het

Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte is een geleidelijk proces en om daarin succesvol te zijn is het belangrijk dat iedereen de uitgangspunten van de Kadernota en het Handboek kwaliteit openbare ruimte blijft volgen. Dat geldt niet alleen voor projecten en initiatieven van de gemeentelijke organisatie, maar ook voor die van projectontwikkelaars, woningbouworganisaties, ondernemers en burgers.

Afwijken en (financiële) consequenties

Wanneer het toch voorkomt dat de Toets- en Advies Commissie Openbare Ruimte (TACOR) een afwijking op het Handboek toestaat, moeten er aanpassingen gedaan worden in de standaard beheersystemen en onderhoudspakketten. In bepaalde gevallen brengt dit extra werk en kosten met zich mee en deze moeten in de financiële en beheerparagraaf zichtbaar gemaakt worden. Tevens zal de benodigde dekking moeten worden aangegeven. Wanneer het onverhoopt toch nodig is af te wijken van de afspraken in dit Handboek, bijvoorbeeld wanneer bepaalde materialen ondanks ons zorgvuldige inkoopbeleid niet meer leverbaar zouden zijn, wordt het Handboek aangepast. Het college heeft hiervoor het mandaat gegeven aan de wethouder Omgevingskwaliteit. Onder leiding van het team Ruimtelijke Ontwikkeling van het cluster Stedelijke Ontwikkeling worden samen met het team Ontwerp en Mobiliteit, team Economie, Cultuur, Wonen en Duurzaamheid, team Stadsingenieurs, team Regie Integraal Beheer van het cluster Beheer en de Toets en Advies Commissie Openbare Ruimte (TACOR) de wijziging doorgevoerd. Uiteraard hebben afwijkingsvoorstellen het proces Ontwikkelen, Inrichten en Beheren doorlopen. Hierdoor is de integraliteit geborgd.

Integrale blik

De TACOR toetst de integrale kwaliteit van een ontwerp. Daarbij gaat het om de afweging tussen functionaliteit,

veiligheid en stedenbouwkundige kwaliteit. Uiteindelijk geeft de integrale kwaliteit de doorslag, waarbij de verblijfskwaliteit zwaar meeweegt.

Circulariteit

In Nederland en ook in Leiden werken we toe naar een volledig circulaire economie in 2050, waarin afval niet meer bestaat. Conform de nationale Transitieagenda Bouw heeft Leiden de ambitie om vanaf 2023 maximaal circulair uit te uitvragen bij alle gemeentelijke bouwprojecten, zo ook in de openbare ruimte. Om dit te bereiken wordt er bij elk project zoveel mogelijk volgens de circulaire werkprincipes gewerkt:

1. Materiaal besparen: Zoals holle in plaats van massieve producten uitvragen, aanbesteden op prestatie/resultaat in plaats van producten, of maximaliseren van de levensduur;
2. Gebruik duurzame materialen: Zoals het maximaliseren van biobased/hernieuwbare materialen, gebruik van secundaire materiaalbronnen, en wanneer onoverkoombaar fossiele materialen met een zo laag mogelijke milieudruk;
3. Benut hergebruik materialen: Toepassen van zoveel mogelijk hergebruikte materialen en/of producten, maar ook het maximaliseren van mogelijk toekomstig hergebruik door bijvoorbeeld een demontabel ontwerp en het verzamelen van productdata.

Circulaire maatregelen vragen momenteel nog om projectafhankelijk maatwerk en er zal gaandeweg veel bijgeleerd worden. Het gevolg daarvan is dat het daadwerkelijk toevoegen van circulaire materialen en producten in het handboek nog nadere uitwerking vraagt. Deze concretisering zal gaandeweg vorm krijgen.

Indeling stad

De Kadernota deelt Leiden op in lijnen, gebieden en plek-

ken. Deze indeling houden we ook in dit handboek aan. Daarnaast werkt het handboek van grof naar fijn. Deel 1 vertelt het algemene verhaal: waar willen we naartoe en wat ligt daaraan ten grondslag? In deel 2 staan de inrichtingsprincipes. Bijvoorbeeld: hoe breed is het trottoir, op welke plek komt het parkeren en waar wordt groen geplaatst? In deel 3 vindt u de details. Bijvoorbeeld: welk meubilair mag waar geplaatst worden, hoe zien lichtmasten eruit en voor welke boomgrootte kiezen we? In deel 4 tenslotte zijn de technische eisen opgenomen. Bijvoorbeeld: dikte van grondkabels of dat drainageleidingen worden aangelegd in een drainkoffer van drainagezand.

Lijnen

De ruimtelijke structuur van Leiden wordt onder andere bepaald door lange doorgaande lijnen die de stad met haar omgeving verbinden. Deze vaak historische verbindingslijnen van watergangen, groenstructuren en delen van de hoofdverkeersstructuur hebben een eigen identiteit en zijn belangrijke beeldbepalende elementen.

Gebieden

Binnen het netwerk van lijnen hebben zich woon-, werk- en winkelgebieden ontwikkeld. Op basis van gebruik en bouwstijlen hebben we deze gebieden in vier opgedeeld:

- de binnenstad;
- het stationsgebied;
- het Bio Science Park en
- de mantel.

De binnenstad, het stationsgebied en het Bio Science Park hebben naast een lokale functie een nationale en zelfs internationale functie. Er komen veel mensen en deze gebieden zijn dan ook bij uitstek het visitekaartje van Leiden. Wat betreft gebruik, gebruiksdruk en bouwstijl wijken deze gebieden zo sterk af van de rest van de stad dat de inrichting van de openbare ruimte hierop is aangepast en afwijkt



Visiekaart inrichting openbare ruimte overgenomen uit de Kadernota

van de standaard. De openbare ruimte in de mantel wordt vooral gebruikt door mensen die in het betreffende gebied wonen of werken. Het zijn met name woongebieden of bedrijventerreinen. De betekenis en het gebruik van de openbare ruimte reikt niet verder dan het gebied zelf en er is sprake van een 'normale' gebruiksdruk. Het overgrote deel van de openbare ruimte van de stad valt onder de mantel.

Plekken

Er zijn verschillende plekken die door hun uitstraling of functie een belangrijke bijdrage leveren aan de identiteit van de stad of een buurt. Vaak hebben plekken een grote cultuurhistorische waarde, maar dat hoeft niet. Het kunnen pleinen zijn of parken en soms zelfs hele winkelstraten of een wijkcentrum.

Leeswijzer

Dit Handboek bestaat uit vier delen:

- deel 1 Uitgangspunten;
- deel 2 Inrichtingsprincipes;
- deel 3 Details;
- deel 4 Technische eisen.

Deel 1 Uitgangspunten is onderverdeeld in:

1. algemene uitgangspunten;
2. uitgangspunten voor inrichtingsprofielen, materialen en objecten;
3. uitgangspunten inrichting lijnen;
4. uitgangspunten inrichting gebieden;
5. uitgangspunten inrichting plekken.

Deel 2 Inrichtingsprincipes beschrijft de inrichtingsprincipes op verschillende niveaus:

1. inrichtingsprincipes voor straatonderdelen
stadsbreed; trottoir, parkeren, fietspaden, rijbaan, bomen, meubilair, etc.;
2. inrichtingsprincipes, -profielen voor de lijnen:
oevers, groene routes en wegen;
3. inrichtingsprincipes, -profielen voor de vier gebieden.



Deel 3 Details geeft de (technische) details voor:

1. bestrating;
2. straatmeubilair;
3. groen;
4. water;
5. ondergrondse infrastructuur.



Deel 4 Technische eisen geeft de technische eisen aan voor de inrichting van de openbare ruimte voor de domeinen:

1. bodem;
2. groen;
3. inzameling en reiniging;
4. kademuren en oeverbescherming;
5. kunstwerken;
6. ondergrondse infrastructuur;
7. openbare verlichting;
8. riolering;
9. water;
10. wegen.



1. Algemene uitgangspunten

Dit handboek is de praktische uitwerking van de Kadernota kwaliteit openbare ruimte 2025. Vanzelfsprekend komen de uitgangspunten van dit handboek dan ook overeen met die van de Kadernota. De Kadernota beschrijft hoe we de kracht van Leiden - historische stad én kennisstad - met een openbare ruimte van hoge kwaliteit kunnen versterken. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de verblijfskwaliteit en leefbaarheid van alle openbare ruimte in de stad. We willen dat het prettiger wordt om buiten op straat te zijn. Om dit te verwezenlijken zijn rust, samenhang, duurzaamheid, standaardisatie en beheer noodzakelijk. Echter met de opga-ve van klimaatadaptatie, energietransitie, biodiversiteit, verstedelijking en inclusie wordt de druk op de openbare ruimte groter en heeft dit consequenties voor de inrichting.

1.1 Kracht versterken

Een van de dingen die Leiden zo bijzonder maakt is de combinatie van de historische stad enerzijds en het hypermoderne kenniscentrum anderzijds. Deze kracht willen we versterken met een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte, waar mensen graag verblijven. Met een geslaagd ontwerp – dat wil zeggen een ruimtelijk en functioneel goed in elkaar zittend plan, met een tot in de details kloppende uitvoering – maken we de bijzondere kenmerken van Leiden beter zichtbaar en voegen we waarde en betekenis aan de stad toe. Niet alleen de gebouwde omgeving is daarbij van belang, juist ook de aanwezigheid van water en groen wordt door bewoners en bezoekers van de stad sterk gewaardeerd. Voor een kwalitatief hoogwaardige inrichting is het beleefbaar houden van water en het in stand houden en versterken van de groen/ blauwe structuur dan ook een belangrijke voorwaarde.

1.2 Rust en samenhang

De druk op de openbare ruimte is groot in Leiden. Visuele rust op de stadsvloer maakt het prettiger om ontspannen in een gebied te verblijven en zorgt er bovendien voor dat de gebouwen die de openbare ruimte omzomen beter tot hun recht komen. Door de stad op een eenduidige manier in te richten, wordt deze meer als eenheid ervaren. Zo'n samenhangend beeld versterkt ook weer de rust in het straatbeeld en vergroot bovendien de kracht van de stad als geheel. Ook op een andere manier is samenhang van belang: een goede openbare ruimte moet zich voegen naar de stedenbouwkundige ondergrond van het gebied. Natuurlijk zijn verbijzonderingen mogelijk, maar met mate en op de goede plek. Ontwerpen sluiten aan bij de bestaande kwaliteiten van de stad. Bijvoorbeeld: in de binnenstad voegen we ons naar de historische context en in het Bio Science Park naar de gewenste uitstraling van dit gebied. Om de gewenste rust en samenhang zo snel mogelijk te bereiken, zien we af van geheel nieuwe concepten. We sluiten aan bij de bestaande praktijk en optimaliseren deze door processen zoveel mogelijk te standaardiseren, te werken met duurzame materialen en de keuzemogelijkheden in materialen en meubilair te beperken. Overgangen tussen publiek- en privaatterrein moeten, indien nodig in samenspraak, goed op elkaar worden afgestemd.

1.2.1 Keuzes maken

Het geforceerd faciliteren van alle wensen in de openbare ruimte resulteert vaak in een minder geslaagde inrichting, die als overvol, krap en rommelig wordt ervaren. Om zo veel mogelijk rust te creëren moet daar waar de ruimte beperkt

is bewust en onderbouwd voor bepaalde functies worden gekozen, in plaats van zoveel mogelijk functies met elkaar te willen combineren. Daarnaast zijn er vaak tegenstrijdige belangen vanuit de verschillende beleidsvelden, burgerparticipatie en ontwikkelingen. Per gebied zal voor een optimale oplossing moeten worden gezocht, zonder het grotere geheel uit het oog te verliezen.

1.3 Duurzaamheid

Openbare ruimte

Een goed ingerichte openbare ruimte behoudt tot in lengte van dagen zijn waarde en is dus duurzaam. Dit wordt bereikt door een tijdloze inrichting te creëren, die ongevoelig is voor trends, mogelijkheden biedt voor flexibel gebruik en eenvoudig te beheren is. Het type en de intensiteit van het gebruik zijn hierbij het uitgangspunt. Door met de samenstelling van het assortiment van materialen en meubilair te kiezen voor een tijdloze en functionele uitstraling is hiermee rekening gehouden. Door een keuze te maken voor een bestendige inrichting, klimaatrobuust, met als basis een beheerbewust ontwerp en materialen die lang meegaan, kan de openbare ruimte duurzaam in stand gehouden worden. Hierdoor blijven er meer tijd en middelen over voor andere beheertaken in de openbare ruimte. Daarnaast moet de inrichting van de openbare ruimte ook op andere manieren duurzaam zijn.

We moeten inspelen op de klimaatverandering en zorgdragen voor een veilig en gezond leefmilieu. Tot slot vinden we het van belang dat de circulaire werkprincipes toegepast worden. Bijvoorbeeld dat de materialen die we gebruiken bij productie, gebruik, of verwerking, weinig of niet milieu-





belastend zijn, een zo laag mogelijke CO2 belasting in de gehele levenscyclus en voldoen aan de Regionale DuBo Plus Richtlijn en het Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw (RBDS).

Op 4 oktober 2018 heeft de gemeente Leiden het Convenant Klimaatadaptief Bouwen ondertekend. De intentie hiervan is om bij nieuwbouw met alle ketenpartners klimaatadaptief te bouwen.

Afwegingskader duurzaamheid

Om duurzaamheidsambities naar concrete maatregelen en eisen te vertalen wordt momenteel gewerkt aan een gebiedsgericht afwegingskader voor duurzaamheid. De raad heeft in 2017 aangegeven om bij ieder raadsbesluit aangaande een ruimtelijke ontwikkeling een duurzaamheidsparagraaf te willen. Sinds medio 2017 is dat reeds gangbaar en wordt aangegeven hoe bij de ruimtelijke ontwikkeling wordt omgegaan met energietransitie, klimaatadaptatie, biodiversiteit en de circulaire economie.

1.3.1 Inrichting, gebruik, beheer en hergebruik

Inrichting

Een duurzame inrichting anticipeert op veranderingen in het gebruik. Denk bijvoorbeeld aan de vergrijzing van de

bevolking, klimaatverandering en de verdere mechanisering van beheer, maar ook aan tijdelijke veranderingen, zoals bijvoorbeeld tijdens een evenement. Omdat niet alle veranderingen zich goed laten voorspellen is een multifunctionele en flexibele inrichting gewenst. De ruimte wordt dan ook eenvoudig en robuust ingericht in overeenstemming met het regionaal vastgestelde Beleidskader Duurzame Stedenbouw en de maatregelenmatrix van het Deltaprogramma nieuwbouw en herstructurering.

Gebruik

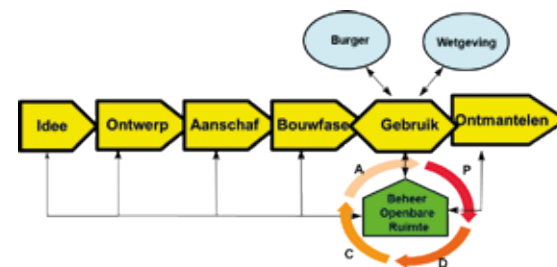
Om echt openbaar te zijn is de openbare ruimte toegankelijk voor iedereen. De toegankelijkheid van de openbare ruimte is een breed begrip. Als we het in de praktijk hebben over de toegankelijkheid van de openbare ruimte gaat het vooral om een goed ontwerp met goede materialen, zodat de openbare ruimte gemakkelijk te gebruiken is. Specifieke aandacht is er voor de volgende gebruikers en activiteiten:

- personen met een handicap;
- ouderen;
- kinderen;
- hulpdiensten;
- beheer en onderhoud;
- afvalinzameling
- evenementen.

Beheer

De openbare ruimte moet op een efficiënte en betaalbare manier schoon en heel worden gehouden. De beheerbaarheid van de inrichting is dan ook een belangrijk toetsingscriterium voor een ontwerp. Een goed ontwerp houdt rekening met het onderhouden met het materieel dat in Leiden wordt gebruikt. Bij het maken van de keuzes over de inrichting van de openbare ruimte gebruiken we Life Cycle Costing (LCC) of Total Cost of Ownership (TCO)

als één van de criteria. Hierbij worden alle levensduurkosten van idee, realisatie, gebruik tot en met ontmantelen in beeld gebracht.



Dit betekent dat bij projecten voor wat betreft kosten niet alleen besloten wordt op de benodigde investeringen maar ook op Life Cycle Costing (LCC) en Total Cost of Ownership.

Hergebruik

Indien er bij onderhoudswerkzaamheden of een (her) inrichting goede (bestratings)materialen vrijkomen die in de standaardmaterialen lijst van dit handboek voorkomen worden deze hergebruikt. Voor deze doelstelling is een materiaalwisselplaats essentieel. Deze plaats kan liggen bij de gemeente of bij de leverancier. Momenteel beschikt de gemeente niet over een materiaalwisselplaats in verband met het ontbreken van een geschikte locatie. In de toekomst zal deze functie moeten worden gefaciliteerd om het hergebruik van standaard materialen mogelijk te maken. Materialen die niet in het handboek zijn opgenomen worden in principe niet hergebruikt. Indien er grond vrijkomt wordt deze hergebruikt. Bij grondverzet is een gesloten grondbalans uitgangspunt. Bij grondoverschot wordt dit opgeslagen of in de regio afgezet.

1.3.2 Groen en ecologie

Stedelijk groen

Groen verbetert de leefomgeving, ondersteunt de natuurbeleving en versterkt de stedenbouwkundige structuur van de stad. Groene elementen vormen een wezenlijk onderdeel van de stad en bieden mogelijkheden voor recreatie, ontspanning, sport, spel en natuur- en milieueducatie. Stedelijk groen blijkt veel positieve effecten te hebben op de gezondheid en het welzijn van mensen. In Leiden stellen we ons tot doel het aandeel van groen in de stad te vergroten en beter beleefbaar en toegankelijk te maken. De aandacht gaat daarbij niet alleen uit naar de parken en de groene structuren, maar ook naar het groen in de straat, de kleine plantsoenen en de enkele boom op een plein. Bestaande groene elementen worden bij ruimtelijke ontwikkelingen ingepast in het ontwerp. Het groen moet aansluiten op en passen binnen de aanwezige groenstructuurplannen en op de ruimtelijke en ecologische structuren. Zorg voor een netwerk van gedifferentieerde groene elementen die op elkaar aansluiten.

Groen in de buurt

Kleinschalig groen in de buurt brengt niet alleen kleur en fleur, het heeft ook een positief effect op de sociale samenhang en gezondheid. Bij het kleine perkje, de geveltuintjes of de bloembakken ontmoeten buurtbewoners elkaar bijna als vanzelf. Buurtbewoners zijn regelmatig bereid om dit buurtgroen zelf te onderhouden. Bewonersinbreng in de planvorming kan dit stimuleren.

Bomen

Voor een duurzaam groene stad is het noodzakelijk om aandacht te besteden aan het behoud van het aantal bomen en het verhogen van de kwaliteit van bomen. Bomen van een goede kwaliteit, met veel allure en omvang, leveren een

belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de stad.

Gestreefd wordt naar een bomennorm van 0,35 boom per inwoner. Ze voorzien ons van zuurstof en filteren fijn stof uit de lucht. En dan hebben we het nog niet eens over alle dieren die er een plekje kunnen vinden. Om bomen tot volle wasdom te kunnen laten komen moeten we zorgen voor goed ingerichte, goed gepositioneerde standplaatsen, met voldoende ondergrondse en bovengrondse voorzieningen. Alleen dan kunnen bomen een leeftijd van 60-80 jaar of ouder bereiken of zelfs monumentaal worden.

Groen verbinden

Zowel het groen in de stad als de omliggende landschappen worden beter benut als het deze beter met elkaar verbonden zijn. Door groen te verbinden wordt het prettiger om je in de stad te verplaatsen en ontstaat een stevigere verbinding met het groene buitengebied dat buiten de stad volop aanwezig is. Daarnaast geeft dit dieren en planten de mogelijkheid zich in de stad te verplaatsen. In de nota 'versterken en verbinden van groen' is de groene hoofdstructuur van Leiden vastgelegd. In 2018 is voor een deel van deze struc-

tuur een uitwerkingsplan vastgesteld, waarmee actief wordt geïnvesteerd in deze structuur. Er zijn richtlijnen opgenomen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en het versterken van de biodiversiteit door meer variatie in de beplanting en het water te maken en ecologische verbindingen toe te voegen.

Stadsnatuur en biodiversiteit

Ook in andere vormen is allerlei natuur in de stad aanwezig. Bijvoorbeeld op daken, in bermen en tegen muren en kades. Ook aan deze stedelijke natuur en de bijbehorende diersoorten besteden we veel aandacht en zorg. Daarbij worden de ruimtelijke mogelijkheden en de behoeften van de soorten die in de stad voorkomen, zoals vleermuizen, vogels en grondgebonden zoogdieren zorgvuldig op elkaar afgestemd. Natuur inclusief ontwerpen kent goede voorbeelden. De natuur levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid van de stad. Denk bijvoorbeeld aan het opvangen en zuiveren van water, het vangen van fijnstof, recreatie- en sportmogelijkheden, het leveren van voedsel. Leiden wil deze mogelijkheden meer benutten en zijn verantwoordelijk nemen om



de wereldwijde teruggang van de biodiversiteit tegen te gaan. Een keuze daarbij is om groen in te passen in ruimtelijke plannen en met name inheemse plantensoorten toe te passen.

Dierenwelzijn

Leiden vindt dierenwelzijn belangrijk en zorgt ervoor dat hiermee rekening wordt gehouden bij de ontwikkeling, inrichting en beheer van de openbare ruimte. Dit doen we onder andere door de Gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen (Wet Natuurbescherming) te volgen maar ook door het volgen van Dierenwelzijnsbeleid. Dit houdt onder andere voor de openbare ruimte in, dat bij het plaatsen van verlichting rekening wordt gehouden met (vliegroules van) vleermuizen, soortkeuze van planten enzovoort.

1.3.3 Klimaatverandering

Het klimaat verandert. Dit resulteert in wateroverlast, hittestress en verdroging. Een duurzame inrichting van de openbare ruimte houdt hier rekening mee.

Op de klimaateffectatlassen van Rijnland en de provincie (<https://rijnland.klimaatatlas.net/><https://zuid-holland.klimaatatlas.net/> worden de eerste gevolgen van klimaatverandering zichtbaar.

In 2018 heeft een eerste analyse plaatsgevonden (stresstest light). In 2018 en 2019 worden de kaarten nader geanalyseerd en worden risicodialogen met omgevingspartijen gevoerd. Daarna kan pas echt bepaald worden waar de problemen zitten en welke maatregelen zinvol zijn. Hiervoor worden wijkgerichte of gebiedsgerichte uitvoeringsprogramma's opgesteld. De analyse is de basis voor het klimaatadaptief inrichten van de openbare ruimte.

Wateroverlast

Een van de gevolgen van de klimaatverandering zijn extreme buien. Door extreme buien kunnen gebouwen, wegen, tunnels en trafostations onder water lopen. Het ontstaan van schade aan gebouwen en openbare ruimte, verandering van het (calamiteiten)verkeer en het onbereikbaar zijn van kwetsbare groepen als gevolg hiervan moet worden voorkomen. Echter, water op straat wat geen direct schadelijk gevolg heeft moet geaccepteerd worden. Daarnaast moet water worden vastgehouden om bij droogte te gebruiken om de gevolgen van hittestress en verdroging te beperken. Voor water geldt daarom het principe: vasthouden – (tijdelijk) bergen – afvoeren.

Om overlastsituaties te voorkomen, moet de openbare ruimte meer water kunnen vasthouden.

Vasthouden kan bijvoorbeeld door middel van: het aanleggen van wadi's, bovengrondse waterbuffers, groene daken, regenwatervijvers, ondergrondse opslagvoorzieningen, waterpleinen, of regenwatergebruiksinstallaties, minder verhard straatoppervlak te creëren, maar half doorlatend straatoppervlak en meer groen. Ook kan er meer water worden vastgehouden door regenwater af te koppelen van het riool en het in de bodem te laten vloeien, of berging op straat mogelijk te maken.

Daarnaast kan het regenwater, waar de bodemgesteldheid dit toelaat, direct geïnfiltreerd worden door maximaal te ontharden en te vergroenen. Maar om schade tijdens hevige wolkbreken te beperken, moet dit altijd gecombineerd worden met andere watervasthoudende voorzieningen, zeker op plekken waar infiltratie niet mogelijk is door hoge grondwaterstanden.

Water kan ook worden vastgehouden in het oppervlaktewater om het daarna te laten afvoeren door de rivieren. Het ontvangende oppervlaktewater moet wel voldoende omvang hebben om het water te kunnen opvangen. In ruimtelijke projecten wordt vanaf de start gezocht naar locaties waar extra water kan worden toegevoegd. Om een robuuste waterstructuur en plekken voor waterberging te hebben en te houden (ook in het kader van de verstedelijking), is het graven van extra oppervlaktewater noodzakelijk.

Watergangen moeten goed doorstromen om regenwater te kunnen afvoeren. Dit betekent dat er zo min mogelijk obstakels en overkluizingen in het oppervlaktewater aanwezig zijn, zoals steigers, dammen en duikers. Ook is er blijvende aandacht nodig voor een adequaat onderhoud van de watergangen.

Het Hoogheemraadschap heeft watertoetsregels vastgelegd in de Keur. Alleen op plekken waar dat strikt noodzakelijk is, komt nog nieuwe verharding. Dit wordt gecompenseerd op plekken waar water opgevangen en vastgehouden kan worden, zoals extra oppervlaktewater, wadi's, groene irrigatiesystemen en retentiekelders. Bijkomend voordeel van een aantal van deze maatregelen is, dat de groene uitstraling, biodiversiteit en leefbaarheid van de stad worden versterkt. Het vasthouden van water gaat verdroging tegen, wat ten goede komt aan de groenstructuur van Leiden.

Het maken van extra wateroppervlak mag niet ten koste gaan van bestaand groen. Ook is in de Keur vastgelegd wanneer een watercompensatieverplichting geldt.



Wateroverlast Bron: klimaatatlas Rijnland

Hittestress

Hittestress is minder tastbaar maar wel ernstiger dan wateroverlast, omdat het direct met de gezondheid van mensen te maken heeft. Mensen ervaren hittestress wanneer zij zijn blootgesteld aan een warme leefomgeving en met name in de nachtelijke uren ($> 25^{\circ}\text{C}$). Hittestress veroorzaakt gezondheidsproblemen (verbranden huid, uitdroging) en een verhoogd sterftcijfer. Ouderen, zieken, mensen met overgewicht, zwangere vrouwen en kleine kinderen zijn kwetsbaar. Een gebrek aan koeling leidt ook tot slaapproblemen, concentratieproblemen en verlies aan arbeidsproductiviteit. Het kan dan ook zijn neerslag hebben op economische cijfers. Bomen en planten in de stad zijn erg van belang om de stedelijke hitte te beperken. De stedelijke hitte kan tot 10 graden verschil met temperatuur buiten de stad oplopen. Naast groen zijn in de openbare ruimte ook factoren als materiaalsoorten, -kleuren en mate van ventila-

tie (luchtvervuiling) van invloed op de temperatuur.

Om hittestress binnen gebouwen te beperken, is een goede koeling van gebouwen noodzakelijk. Naast maatregelen op gebouwniveau bieden groengebieden, bomen en waterpartijen van voldoende omvang de nodige verkoeling.



Hittestress klimaatatlas bron klimaatatlas Rijnland

Verdroging

Verdroging is het meest schadelijke gevolg van de klimaatverandering. Bij aanhoudende droogte zal de capillaire zone in de bodem steeds kleiner worden, waardoor bomen en planten kunnen gaan verdrogen. Bij aanhoudende droogte kan ook de grondwaterspiegel dalen met mogelijk ernstige gevolgen als bodemdaling, paalrot en verzilting. Water moet worden vastgehouden, om bij droogte te kunnen gebruiken om zo de gevolgen van hittestress en verdroging te beperken.

1.3.4 Energietransitie

Nederland wil in 2050 haar CO₂-uitstoot met 95% hebben teruggebracht. Dat is op 12 december 2015 in Parijs overeengekomen in het klimaatakkoord met 195 landen. In dit klimaatakkoord zijn doelen afgesproken, zoals het beperken van de opwarming van de aarde tot minder dan twee graden Celsius en het bereiken van een balans tussen de uitstoot en vastlegging van broeikasgassen. Daarvoor moeten we minder energie gebruiken en overstappen van fossiele brandstoffen naar duurzamere energieoplossingen.

Regionale energietransitie (Regionaal Energieakkoord Holland Rijnland)

De gemeenten binnen Holland Rijnland werken allemaal aan de energietransitie. We verwachten daarbij veel van technologische innovatie, onder andere door het stimuleren van pilotprojecten. De warmte visie van de Gemeente Leiden in 2017 beschrijft de strategie voor het realiseren van een volledig aardgasvrije stad uiterlijk in 2050.

In de Warmtevisie zijn een zestal kansrijke gebieden aangewezen, die voor 2035 van het aardgas af moeten zijn. Zuidwest is testcase binnen de Leidse Warmtevisie en loopt inmiddels 2 jaar. De lessen die daar geleerd worden zullen direct vertaald worden naar het Handboek.

Warmterotonde

Nederland heeft een warmtevoorziening nodig die toekomstbestendig, betaalbaar, betrouwbaar en duurzaam is. Bovenal moet het een warmtevoorziening zijn die niet afhankelijk is van een zeer select aantal warmtebronnen, maar die flexibel genoeg is om nieuwe technieken en inzichten te kunnen inbedden in een bestaande infrastructuur voor warmteverkeer. Om aan deze vraag te kunnen voldoen wordt de Warmterotonde ontworpen: een ringnet van leidingen waarin door water warmte wordt vervoerd

van bron naar afnemer. Voor Leiden geldt dat de huidige energiecentrale aan de Langegracht vanaf het moment dat leiding in Leiden is aangesloten dicht kan, waardoor 13.000 huizen en 200 bedrijven in Leiden (nu aangesloten op het huidige stadswarmtenet) verwarmd kunnen worden met duurzamere warmte. Ook is er met deze koppelleiding weer mogelijkheid tot uitbreiden van het huidige net. In projecten wordt de ruimtevraag in de ondergrond geregeld. Dit vraagt een noodzakelijke herinrichting in de openbare ruimte.

1.3.5 Energiezuinigheid

Zoveel mogelijk energiezuinige apparatuur, installaties en verlichting (bijvoorbeeld ledverlichting) dient te worden toegepast. Energiezuinigheid dient ook gevonden te worden in het waar mogelijk verkorten van de verlichtingstijd of -intensiteit (dimmen), gebruikmaking van zonnecellen, of het weghalen van verlichting.

1.3.6 Uitgangspunten met betrekking tot verlichting.

In het Beleidsplan Openbare Verlichting (2013) en het Illuminatiebeleid VerLEIDEN met Licht (2016) zijn uitgangspunten opgenomen met betrekking tot openbare verlichting en illuminatie, zoals minimale verlichtingseisen, het bevorderen van donkerte, het voorkomen van lichthinder, het minimaliseren van de lichtverstoring van flora en fauna; het lichtbeeld beter laten aansluiten bij het historisch karakter van de binnenstad en illuminatie (het uitlichten van gebouwen en objecten).

1.3.7 Duurzame mobiliteit: Fietzers en voetgangers

Van de Leidenaren gebruikt 67% dagelijks de fiets om in de Leidse regio naar school of werk te gaan, zo blijkt uit de stadsenquête. Het aandeel Leidenaren dat de fiets minimaal wekelijks gebruikt is zelfs 86%. De doelstelling van het fietsbeleid (Beleidsprogramma Fiets 2020-2030) is 10% meer fietsgebruik in de Leidse regio. De focus ligt op het stimuleren van woon-werk fietsen voor de middellange afstanden omdat dit als meest kansrijk en effectief wordt beschouwd. Op de regionale corridors worden ontbrekende schakels aangelegd en worden knelpunten aangepakt. Naast verbetering van het fietsnetwerk om de huidige fietsers beter te faciliteren en om voorbereid te zijn op de toekomstige groei van het aantal fietsers (+40% in 2030) is het van belang voldoende fietsenstallingen te hebben. Het aanbod en de kwaliteit van het fietsparkeren wordt fors uitgebreid, zoals verwoord in het Masterplan Fietsparkeren 2012 en het Uitvoeringsprogramma Fietsparkeren 2015-2020. Het gaat om de stationsgebieden, de binnenstad en ook om wijkvoorzieningen.

Flankerend beleid wordt uitgevoerd op het gebied van bewegwijzering, promotie en aantakking op het recreatieve fietsnetwerk. Binnenstedelijk worden knelpunten op het gebied van fietsveiligheid en doorstroming bij verkeerslichten met prioriteit aangepakt.

Bij toekomstige verstedelijking gaat Leiden uit van de fiets als belangrijkste vervoermiddel' (Beleidsakkoord 2018-2022). Met meer inwoners, een groeiende economie en de groei van het aantal bezoekers, is het van groot belang de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in en om Leiden duurzaam te verbeteren. Niet alleen moet ingespeeld worden op een toename van de mobiliteit, ook is een verschuiving in de modal split (van autogebruik naar fietsgebruik) gewenst. Daarom geven we (letterlijk en figuurlijk)

ruim baan voor de fietser en de voetganger. Het stedelijke hoofdnetwerk is hierbij van even groot belang als de regionale fietsroutes.

Het fietsnetwerk in Leiden moet direct, herkenbaar, comfortabel, veilig en aantrekkelijk zijn. De fietser, het fietsen en de fiets zijn uitgangspunt bij de inrichting van nieuwe infrastructuur.

Fietsparkeervoorzieningen bieden bij voorkeur beschutting, zijn veilig en comfortabel en voldoen indien goed in te passen aan FietsParkeur. Fietsenstallingen liggen in de nabijheid van de voorzieningen en zijn goed zichtbaar vanaf de aanrijroutes.

Het voetgangersbeleid is vastgelegd in de Mobiliteitsnota. Binnen de dichtbebouwde binnenstad van Leiden zijn alle bestemmingen op loopafstand. Bij projecten in de openbare ruimte zal gestreefd worden naar een optimale inrichting voor alle voetgangers.

1.3.8 Spelen en bewegen

Sport- en beweegmogelijkheden in de openbare ruimte dragen er toe bij dat Leidenaren meer bewegen. Hierbij gaat het niet alleen om speel- en beweegruimte voor de jeugd (ingerichte speelplekken en informele speelruimte), maar ook om beweegmogelijkheden voor volwassenen. Voor zowel kinderen als volwassenen is het van belang dat er dicht bij huis voldoende speel- beweegruimte is in een groene uitdagende openbare ruimte. Ten aanzien van spelen en bewegen in de openbare ruimte hanteren we de volgende uitgangspunten (RV17.0082):

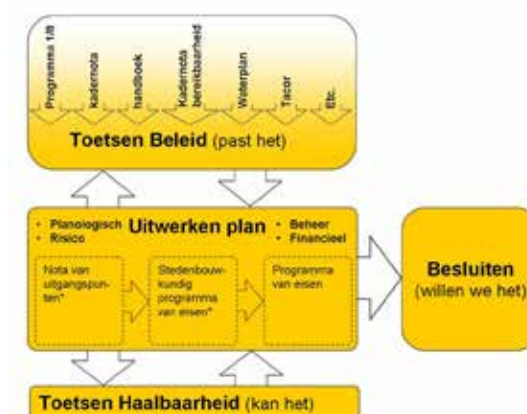
- De openbare ruimte nodigt uit tot sporten, spelen en bewegen door alle inwoners van Leiden van jong tot oud. De speel- en beweegruimte is kwalitatief hoogwaardig: groen, gezond, veilig avontuurlijk en schoon
- We richten de openbare ruimte in samen met buurtbe-

- We hanteren twee speelrichtlijnen om voldoende speel- en beweegruimte te waarborgen voor kinderen dichtbij huis, namelijk een richtlijn voor de hoeveelheid speelplekken en een richtlijn voor de hoeveelheid speelruimte.
- Bij stedelijke ontwikkelingen houden we rekening met het behouden en/of creëren van voldoende speel- en beweegruimte.

In de Leidse openbare ruimte staan niet alleen heel veel objecten, de variatie binnen de verschillende groepen van objecten is ook erg groot. Dat levert een vol en onoverzichtelijk beeld op. Al die verschillende modellen bankjes, paaltjes en boombeschermers zijn bovendien slecht te beheren. De afwijkende onderdelen, materialen en kleuren zijn nauwelijks op voorraad te houden. Dit heeft veel provisorische reparaties tot gevolg, die daarna opgevolgd moeten worden door het echte herstel. Ook dat draagt weer bij aan een onrustig beeld en is bovendien duur. Om rust, samenhang en duurzaamheid te creëren is standaardisatie noodzakelijk en we beperken dan ook het aantal mogelijke inrichtingsprofielen en het aantal beschikbare materialen en objecten. Dit betekent overigens niet dat de hele stad er hetzelfde uit gaat zien. In tegendeel: een goed ontwerp blijft altijd maatwerk. Maar omdat er een verschil is tussen maatwerk en steeds maar nieuw beleid leggen we de keuzevrijheid wel een beperking op. Een bijkomend voordeel van standaardisatie zijn de kostenbesparingen. Daarnaast is ook het proces rond de inrichting van de openbare ruimte in z'n algemeenheid gestandaardiseerd. De Kadernota en dit Handboek zijn verankerd in het Proces van Ontwikkelen – Inrichten – Beheren. Ondanks - of misschien zelfs wel dankzij! - standaardisatie is er overigens nog steeds ruimte voor de zo belangrijke

Zo wordt het een stuk gemakkelijker om gezamenlijk de openbare ruimte van de stad te verbeteren.

De Kadernota en het handboek zijn verankerd in het proces van Ontwikkelen - Inrichten – Beheren (OIB). Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen met mogelijke consequenties voor de openbare ruimte wordt het proces van ontwikkelen, inrichten en beheren doorlopen, waarbij ook getoetst wordt op het gebruik van de Kadernota en het Handboek. Om het eindbeeld van een rustige en samenhangende openbare ruimte te realiseren moet het ontwikkelen, inrichten en beheren van de openbare ruimte op een uniforme manier geschieden. Dat vraagt om regie op kwaliteit, uitvoering, planning en afstemming van werkzaamheden in de ruimte van de gemeente Leiden. Het vereist dat voor alle ingrepen in de openbare ruimte moet worden getoetst of zij voldoen aan de voorgeschreven inrichtingsprincipes en materialen. Daarnaast moet worden gekeken of de ingrepen voldoen aan het overige staande beleid van de gemeente en wordt getoetst of deze ingrepen haalbaar zijn.



1.4.2 Aanbestedingswet

De Aanbestedingswet heeft ten doel de concurrentie op de markt zo weinig mogelijk in te perken, zodat alle aanbieders op de markt gelijke kansen hebben om een overheidsopdracht gegund te krijgen. Daarom worden in het Handboek kwaliteit openbare ruimte de diverse producten wel bij product/bedrijfsnaam genoemd. Maar in een Programma van Eisen voor een aanbesteding dienen deze product- en bedrijfsnamen altijd vergezeld te gaan van de toevoeging van de term 'of gelijkwaardig'. Bij de beoordeling moet aan de hand van het beoordelingskader worden getoetst of het aangeboden product gelijkwaardig is.

1.4.3 Bewoners/ondernemersinitiatieven en -participatie

De openbare ruimte is er voor de gebruikers ervan. Bewoners en ondernemers wensen meer betrokkenheid, meer maatwerk en meer zelfregie voor de inrichting van de stad. Het is van groot belang bewoners en ondernemers te betrekken bij plannen voor de stad. Dit moet beter ingebed worden in de gemeentelijke organisatie. Ook moeten bewoners en ondernemers meer de ruimte krijgen om zélf initiatieven op het gebied van inrichting en beheer van de openbare ruimte te ontplooien. Bewoners- en ondernemersinitiatieven moeten net als de gemeentelijke projecten passen binnen hetgeen gesteld is in de Kadernota en het Handboek kwaliteit openbare ruimte. Uitgangspunt voor bijvoorbeeld door bewoners of ondernemers uitgekozen objecten is dat het model afkomstig is uit het in dit Handboek voorgeschreven assortiment. Bovendien moet een object wel beheerd kunnen worden (schoon en heel blijven). Voor veel objecten, zoals speeltoestellen, planten- en boombakken, jeu-de-boulebanen, kunstwerken, aanlichtingsconstructies en dergelijke, worden geen modellen voorgeschreven maar er zijn wel eisen voor de materialisering geformuleerd.

Aan de hand van deze criteria moet met bewoners en ondernemers afspraken gemaakt worden over het door hen te plaatsen en beheren object. Alle initiatieven en participatie van inwoners en ondernemers die gevolgen hebben voor de inrichting van de openbare ruimte moeten worden voorgelegd aan de Toets- en Advies Commissie Openbare Ruimte (TACOR) en aan het team Regie Integraal Beheer van het cluster Beheer. De TACOR toetst op basis van integrale omgevingskwaliteit, mede aan de hand van het Handboek. Stedelijk Beheer toetst of het initiatief te beheren en te onderhouden is. De uitgangspunten rust, samenhang, duurzaamheid en standaardisatie, zoals die in hoofdstuk 1

beschreven staan, hebben gevolgen voor de gebruikte inrichtingsprofielen, objecten en materialen. In z'n algemeenheid geldt dat het aantal mogelijke inrichtingsprofielen, het aantal objecten en het aantal beschikbare materialen wordt beperkt.

2. Uitgangspunten voor inrichtingsprofielen, materialen en objecten

2.1 Inrichtingsprofielen

De openbare ruimte wordt gebruikt voor veel verschillende activiteiten. Denk aan wandelen, fietsen, rijden, spelen, enzovoort. Vaak vinden al deze activiteiten in dezelfde ruimte plaats en door ruimtegebrek is het niet altijd mogelijk om alle verblijfs- en verkeersfuncties te scheiden. De straatinrichting in Leiden vraagt dan ook altijd om een integrale afweging van veiligheid, functionaliteit en stedenbouwkundige principes. Vanuit de doelstelling van het handboek krijgt de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte bijzondere aandacht. Op basis van dit uitgangspunt komen we tot de inrichtingsprofielen die in deel 2 van dit Handboek worden beschreven.

2.1.1 Wegcategorisering

Omdat het van groot belang is duidelijke, herkenbare situaties te creëren waar logische, weloverwogen keuzes aan ten grondslag liggen, werken we met een weginrichting die zwaar leunt op de principes die ontwikkeld zijn bij de wegcategorisering. In Nederland vindt wegcategorisering plaats op basis van de principes van 'Duurzaam Veilig'. Via de VNG hebben alle gemeenten zich hieraan verbonden. Binnen Duurzaam Veilig wordt een beperkt aantal wegcategorieën onderscheiden: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Leiden heeft hier in de Mobiliteitsnota Leiden 2020 - 2030 nog een beperkte aan-

vulling op gedaan: de wijkontsluitingsweg. In de Mobiliteitsnota is voor alle wegen bepaald in welke categorie ze vallen.

Door consequent de inrichtingsprincipes van de wegcategorisering toe te passen maken we het straatbeeld herkenbaar, rustig en overzichtelijk en hoeft slechts een minimale hoeveelheid aan bebording en fysieke verkeer remmende maatregelen zoals drempels te worden toegepast.

Maar de inrichtingsprincipes van de wegcategorisering alléén zijn niet voldoende om de openbare ruimte in deze compacte stad op een kwalitatief hoogwaardige manier in te richten. Er zijn altijd situaties die vragen om een maatwerkoplossing.

2.1.2 Toegankelijkheid mindervaliden

De gemeente hecht waarde aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een fysieke, zintuiglijke, verstandelijke of psychische beperking. Met de inrichting van de openbare ruimte moet rekening gehouden worden met de ambitie om deelname aan het maatschappelijke verkeer van deze groepen en het zelfstandig functioneren van mensen met een beperking te bevorderen. De openbare ruimte wordt daarmee in alle opzichten voor iedereen toegankelijk en vormt daarmee een werkelijk publiek domein.

De ratificatie van het 'VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap' (kortweg 'het VN-verdrag') in 2016 heeft deze ambitie tot een verplichting gemaakt.

Eén van de uitgangspunten in het VN-verdrag is het betrekken van ervaringsdeskundigen bij het opstellen van beleid en/



of uitvoeren van projecten. Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt samengewerkt met het Platform Gehandicapten Leiden.

De Adviesraad WMO Leiden heeft in 2009 het advies 'Handreiking toegankelijkheid openbare ruimte Leiden' uitgebracht. Tezamen met advies van het Platform Gehandicapten Leiden, de implementatie van landelijke CROW-richtlijnen en het VN-verdrag leidt dit tot de volgende uitgangspunten:

Passende maatregelen en sluitende netwerken

Het heeft de voorkeur de openbare ruimte zodanig in te richten dat zij toegankelijk is voor iedereen, naar het idee van zogeheten universeel ontwerp. Dit betekent dat bij het ontwerp rekening wordt gehouden met verschillende doelgroepen, wat uiteindelijk de toegankelijkheid voor iedereen ten goede komt.

Incidenteel kan men kiezen voor maatwerk, om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte toch toegankelijk is voor mensen met een specifieke beperking.

Aanpassingen moeten voldoen aan de volgende drie criteria (cf. 'Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte'):

- Noodzakelijkheid: de aanpassing moet een behoefte vervullen
- Geschiktheid: de aanpassing moet het probleem oplossen
- Rechtevenredigheid: de aanpassing dient in verhouding te staan tot de impact op de openbare ruimte

In de praktijk betekent dit dat:

- er overall aandacht is voor het bieden van comfortabele looproutes voor iedereen (basis toegankelijkheid trottoirs en oversteekplaatsen);



- er bij specifieke functies (stationsgebieden, kernwinkelgebied binnenstad, (gemeentelijke) publieksgebouwen met baliefunctie, wijk(winkel)centra, woonservicezones (zie par. 5.3), belangrijke publieke zorginstellingen en openbaar vervoerhaltes) extra aandacht is voor de behoeften van blinden en slechthorenden;
- er waar nodig maatwerk wordt geleverd aan mensen met een meer specifieke handicap. Bijvoorbeeld in de omgeving van een (particulier) verzorgingshuis.

Het adequaat verbinden van functies en routes staat centraal, zoals een bushalte met (de entree van) een winkelcentrum.

Wildgroei aan maatregelen moet voorkomen worden om de voorzieningen en netwerken overzichtelijk en beheersbaar te houden. Dit gaat ook gepaard met sanering van niet meer functionerende zaken.

Onnodige obstakels voorkomen

De inrichting van de openbare ruimte is rustig, logisch en voorspelbaar. Bij de inrichting van de openbare ruimte is het belangrijk rekening te houden met de interactie tussen verschillende elementen.

Er worden geen onnodige obstakels geplaatst en gecreëerd. Objecten mogen de doorgang voor mensen met een beperking niet versperren of bemoeilijken. Straatmeubilair wordt

met mate toegepast en geplaatst in lijnen. Hierbij worden de minimale doorgangsmaten zoals benoemd in de profielen in deel 2 gehanteerd.

Bij bijvoorbeeld oversteekplaatsen of gehandicaptenparkeerplaatsen is extra aandacht nodig. Bij het plaatsen van bijvoorbeeld fietsklemmen moet rekening gehouden worden met het feit dat mensen hier vaak hun fietsen rondom de klemmen op straat zetten en er zodoende ook losse obstakels worden gecreëerd.

Goede oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid van wegen is een belangrijk aandachtspunt bij de toegankelijkheid van de stad. Stoepranden zijn een barrière voor mensen met een hulpmiddel, maar ook voor mensen met kinderwagens. Voor deze groepen is het van belang om wegen over te kunnen steken zonder niveauverschil. Dit kan worden gedaan door verlaagde stoepranden, maar ook bijvoorbeeld ter hoogte van plateaus of drempels. Het streven is om op elk kruispunt over te kunnen steken zonder niveauverschil. Voor mensen met een visuele beperking is het wenselijk een waarschuwingsschildering in het loopvlak aan te brengen (noppentegels). Bij langere wegen met functies (zoals winkels) aan beide kanten van de weg, dient rekening gehouden te worden met de tussentijdse oversteekbaarheid.

Voor mensen met een visuele beperking heeft een zebrapad de voorkeur boven kanalisatiestrepen, omdat zowel hulp-honden als mensen met een visuele beperking zebrapaden herkennen. Ook mensen die slecht ter been zijn kunnen veiliger en prettiger oversteken op een zebrapad. In de overweging voor het aanbrengen van een zebrapad dient inclusie zwaarder meegewogen te worden indien de oversteek functies bereikbaar maakt zoals OV-haltes, (wijk)winkelcentra of zorgcentra.

Wanneer een zebrapad wordt aangebracht op een locatie waar dit niet per se bij de wegcategorie past (erftoegangswegen, veelal in klinkerbestrating), dient extra aandacht uit te gaan naar de herkenbaarheid en zichtbaarheid van het zebrapad.

Toegankelijke mobiliteit

Bushaltes en treinstations moeten toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. De looproute richting de halte moet vrij van obstakels zijn en waar nodig voorzien zijn van geleidevoorzieningen. De informatievoorziening moet ook in orde zijn. Bij drukke OV-haltes / stations kunnen speciale voorzieningen (audio, braille) nodig zijn.

Het streven is dat er voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen (2% van het aantal reguliere parkeerplaatsen, met een minimum van één) zijn in de nabijheid (ca. 50m) van publieke functies. In de bestaande dichtbebouwde stad is dit niet altijd haalbaar. Bij publieke garages en terreinen en bij nieuwbouwlocaties wordt deze norm wel aangehouden. Belangrijk is dat deze plekken goed vindbaar zijn en dat er heldere communicatie over is.

Duidelijke routegeleiding

Visuele beperkingen vereisen gidslijnen bestaande uit oriëntatiepunten die voor de doelgroep waarneembaar zijn. Voor blinden zijn dat punten die met een taststok kunnen worden

waargenomen. Dit geldt ook voor slechthzienden hoewel die vaak al zijn geholpen met objecten en signalen in een contrasterende kleur. Niveaverschillen zoals stoepranden functioneren als gidslijnen voor blinden. Het nivelleren van niveaverschillen (verdwijnen van stoepranden) ontnemt in veel gevallen de noodzakelijke oriëntatiepunten. In deze gevallen moeten er vervangende gidslijnen worden gecreëerd. Dat kan door het aanleggen van een nieuwe gidslijn zoals een alternatieve band, afwatering of een geleidelijn. Op blindengeleidelijnen mogen geen objecten geplaatst worden.

Verlaagde stoepranden bij overgangen

Verlaagde stoepranden bij overgangen zijn wenselijk voor mensen met een hulpmiddel maar ook voor mensen met kinderwagens. Voor mensen met een visuele beperking is het wenselijk om een waarschuwingsmarkering in het loopvlak aan te brengen (zoals noppentegels). Extra aandacht verdient dit in de woonservicezones.

Overig

Langs (hoofd)voetgangersroutes moeten voldoende banken staan die dienen als rustpunt. Aanbevolen wordt een maximale onderlinge afstand van 200m.

- Bij de (her)inrichting van straten zou bekeken moeten worden of de barrièrevorming van deurdorpels bij winkelpanden en/of restaurants verminderd kan worden.
- Ook groenvoorzieningen behoeven aandacht. Mensen met een (visuele) beperking kunnen hinder ondervinden van overhangend groen. Opstaande randen langs boomspiegels kunnen struikelgevaar opleveren.

Een zo rustig mogelijk straatbeeld met zo min mogelijk prikkels helpt mensen met een beperking zelfstandig hun weg te vinden. Dit sluit aan bij de algemene uitgangspunten van dit handboek.

2.1.3 Sociale veiligheid

In verband met sociale veiligheid moet rekening worden gehouden met het zicht vanuit woningen op de openbare ruimte, parkeervakken, voet- en fietspaden en speelplekken. Dit betekent goed overzicht, geen dode hoeken, voldoende doorkijk, voldoende uitzichtdriehoeken op de kruisingen en een goede verlichting. De grens tussen openbaar en niet-openbaar gebied moet in het ontwerp duidelijk zichtbaar gemaakt worden, om onduidelijkheid in het beheer na de oplevering te voorkomen. De uitwerking van het maaiveld dient te voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen. De bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten en gladheidbestrijding dient te allen tijde gewaarborgd te zijn. Houd hiervoor onder meer rekening met bochtstralen, fundering en verkeersbelasting op bruggen. Op locaties waar zicht belangrijk is (speelplaatsen, oversteekplaatsen, kruisingen van straten etc.) geen hoge beplanting toepassen. Concreet houdt dit in dat eventuele beplanting niet hoger mag zijn dan 60 cm, rekening houdend met uitgroei in het voorjaar.

2.2 Materialen

De materialen die we gebruiken zijn duurzaam in productie, gebruik en verwerking. Hierdoor leveren ze zo min mogelijk milieubelasting op. De materialen zijn natuurlijk en robuust, hebben een lange levensduur en voldoen aan het bouwstoffenbesluit. De keuze voor uitlogende materialen als zink, koper en lood, voor zover deze in contact komen met afstromend hemelwater en/ of oppervlaktewater wordt ontmoedigd en indien toegepast van een coating voorzien. Alleen PVC waarvoor een aantoonbaar functionerend retour- of recyclingssysteem bestaat wordt toegepast. Het toepassen van zacht PVC wordt zodoende voorkomen.

Nieuwe materialen zijn geschikt voor hergebruik. Materialen die al voor het verschijnen van dit Handboek gebruikt wer-

den, worden, waar dat kan én als ze nog aansluiten bij de uitgangspunten van dit Handboek, ook hergebruikt. Een steen- en materiaalwissellocatie maakt dat ook mogelijk in de praktijk. Wanneer voor hout wordt gekozen is dat voorzien van het FSC-keurmerk, kosten voor de keuring van materialen komen voor rekening van de leverancier/ontwikkelaar. De eigenheid van hout blijft zichtbaar, deze verdwijnt niet onder een laag verf.

Het voorkeursassortiment houdt rekening met de effecten van gebruik en de inwerking van het weer door een nuance-ring in kleur en textuur toe te staan die aansluit bij reeds gebruikte materialen. De materialen moeten hun kwaliteit voor een lange periode behouden. Uitgangspunt is dat het materiaal mooi verouderd. Bijvoorbeeld goed gebakken materialen, cortenstaal of natuursteen verouderen mooi en zijn om die reden duurzaam. Sleet is dan niet erg, maar kan juist een extra kwaliteit opleveren. In de binnenstad gaat de historische uitstraling voor.

Gekozen is voor één hoofdkleur die voor alle objecten wordt toegepast. Hierdoor kan het zo zijn dat in de binnenstad objecten wel worden gecoat. Materialen moeten bovendien

goed en betaalbaar te beheren, repareren en vervangen zijn. Poreuze materialen worden, tenzij voorzien van een coating, niet gebruikt omdat deze slecht schoon te maken zijn wanneer hier graffiti op gespoten wordt.

Bestrating

De bestrating heeft wellicht de grootste impact op de uitstraling van de openbare ruimte. Door dit onderdeel van de openbare ruimte consequent eenduidig in te richten wordt al een flinke slag gemaakt om de stad meer kwaliteit te geven². We kiezen voor een duurzame en eenvoudige stadsvloer. Vanwege de uitstraling, kleurechtheid en duurzaamheid (hergebruikmogelijkheid op de langere termijn) kiezen we voor gebakken materialen. In het grootste deel van de mantel gebruiken we daarnaast op de trottoirs grijze betontegels, vanwege hun tijdloosheid en makkelijke vervangbaarheid. In de loop der jaren zijn er overigens verschillende variëteiten ontstaan van grijze betontegels. Bij (her)inrichting wordt menging van deze verschillende variëteiten zo veel mogelijk voorkomen: de nieuwe tegels moeten zoveel mogelijk aansluiten bij de kleur van de tegel die er al ligt. De nieuw te leggen tegels zijn duurzamer dan de soorten die tot nu toe werden gebruikt. Voor straatprofielen geldt dat twee materialen voldoende zijn.

² Dat deze gedachte bepaald niet nieuw is, is te lezen in 'De leegte ontleed; een historische analyse van het Leidse Straatbeeld' (gemeente Leiden, 2010). Een eenvormige en degelijke straataanleg kenmerkte de Hollandse steden al vanaf de 16e en 17e eeuw. Goed aangelegde straten faciliteerden de plaatselijke economie, maar vormden tegelijkertijd een visitekaartje voor de stad. Met name die van Leiden vielen op. In 1829 ontving stadsarchitect Van der Pauw de lofuiting dat nergens zulke 'fraaye straten' als in Leiden bestonden.

De selectiecriteria voor de toegepaste materialen zijn:

- duurzaam: niet milieuschadelijk bij productie, gebruik of verwerking;
- tijdloos, dat wil zeggen niet trendgevoelig (met uitzondering van bepaalde objecten in de binnenstad);
- passend bij de kwaliteit van de stad;
- robuust;
- kleurecht;
- niet poreus;
- goed schoon te houden;
- goed her te gebruiken;
- goed te repareren;
- goed verkrijgbaar.
- in principe geen toepassing van materialen als zink, koper en lood;
- hout is voorzien van FSC-keurmerk,
- bij beton is in de samenstelling puingranulaat alsgrindervanger toegepast;
- ontkistingsmiddelen zijn milieuvriendelijk;
- alleen kunststoffen waarvoor een aantoonbaar functionerend retour- of recyclingssysteem bestaat worden toegepast



De afspraken over objecten :

- Objecten worden beperkt toegepast; bij elk object moet dus de afweging worden gemaakt of het object noodzakelijk en wenselijk is, of dat er wellicht een alternatief is, bijvoorbeeld een duidelijkere inrichting. Verkeersvoorzieningen als bebording en antiparkeerpaaltjes worden alleen geplaatst wanneer dit wettelijk verplicht is, of wanneer dit niet door een aangepast ontwerp of door handhaving kan worden opgelost;
- Objecten worden zo geplaatst dat er altijd 1,5 m. vrije doorgangruimte is;
- Straatnaambordjes worden in eerste instantie aan de gevel bevestigd;
- Objecten hebben een lange levensduur;
- Er wordt alleen meubilair geplaatst dat beheerd en onderhouden kan worden (zowel technisch als financieel);
- De openbare ruimte is toegankelijk voor veegmachines, maaimachines en afvalinzamelingswagens (laden aan rechterzijde);
- Er worden geen onbereikbare hoekjes gemaakt waar zwerfvuil in blijft liggen;
- Objecten worden zo geplaatst dat de ondergrond vrij blijft en er zich geen zwerfvuil onder verzamelt;
- Wijkcontainers en afvalbakken zijn goed bereikbaar;
- Aanbiedlocaties zijn goed te reinigen;
- Meubilair moet beheerbaar zijn en voldoen aan ARBO-voorschriften. Afvalbakken zijn bijvoorbeeld niet te zwaar om te legen;
- Meubilair moet in zijn geheel en per onderdeel te onderhouden en te vervangen zijn;
- Het standaardmeubilair bestaat uit tijdloze, functionele modellen. De modellen zijn prettig en praktisch in het gebruik. Bijvoorbeeld banken van hout (minder koude- en warmtegeleidend dan metaal) en afvalbakken met ruime openingen;
- Elk gebied in de stad (binnenstad, stationsgebied, Bio Science Park en mantel) heeft z'n eigen standaardmeubilair, dat past bij de sfeer van dit gebied. Dit zorgt ervoor dat modellen in lengte van jaren gebruikt kunnen worden en er daardoor een eenheid in de stad ontstaat. Hiermee wordt tevens de duurzaamheid versterkt. Alleen op bijzondere plekken, waar bewust voor een beeld- en sfeerafwijking wordt gekozen, is het mogelijk om af te wijken van de standaardmodellen;
- Alle objecten in Leiden hebben de kleur antracietgrijs (RAL7016). Uitzonderingen hierop zijn:
 - de Leidse Lantaarn (groen);
 - de Leidse Loper (groen);
 - bruggen. Bruggen, met name leuningen, hebben een eigen historische kleur. Dit is vaak wit of groen;
 - gegalvaniseerde verkeerspalen;
 - kunstwerken en andere unieke objecten;
- Bij de keuze voor (nieuw) meubilair wordt altijd de TACOR betrokken.

2.3 Objecten

Onder objecten vallen alle verkeersvoorzieningen³, al het straatmeubilair⁴ en verlichting. Teveel objecten geven een onrustig beeld en kunnen het beheer van de openbare ruimte danig in de weg zitten. We zijn dan ook terughoudend in de toepassing van objecten. Toch ontkomen we niet aan een aantal objecten in het straatbeeld. De meeste verkeersvoorzieningen zijn wettelijk verplicht en verlichting en straatnaamborden zijn simpelweg noodzakelijk. Daarnaast kunnen specifieke objecten zoals fietsvoorzieningen er ook voor zorgen dat de openbare ruimte juist minder rommelig wordt ervaren. Daarnaast kunnen specifieke objecten zoals fietsvoorzieningen er ook voor zorgen dat de openbare ruimte juist minder rommelig wordt ervaren.

Door slimme oplossingen, zoals het combineren van bebording, straatnaamborden aan de gevel, enzovoort, kunnen losse objecten worden beperkt.

We zetten objecten bovendien op de juiste plaats, namelijk in één lijn parallel aan de straat geplaatst. Dit wordt verder toegelicht in deel 2 van dit Handboek. Om eenheid te creëren werken we met een beperkte hoeveelheid standaardmodellen om uit te kiezen en passen de verschillende modellen bij elkaar qua kleur, grootte, materiaal en ontwerp.

De objecten zijn gemaakt volgens de materiaaleisen in paragraaf 2.2 en zijn goed beheerbaar.

³ Onder verkeersvoorzieningen vallen onder meer: belijningen (thermoplastisch materiaal en bestraat), informatieborden, straatnaamborden, verkeersborden, verkeerslichten, bewegwijzering en overige verkeersvoorzieningen.

⁴ Onder straatmeubilair vallen onder meer: aanplakborden, fietsrekken, hekwerken, kunstobjecten, nutsvoorzieningen, paaltjes, particuliere objecten, poefen, speelobjecten en eventuele ondergronden, zitbanken en zoutkisten.

3. Uitgangspunten inrichting lijnen

De ruimtelijke structuur van Leiden wordt onder andere bepaald door lange doorgaande lijnen die de stad met haar omgeving verbinden. Deze vaak historische verbindingslijnen van watergangen, groenstructuren en delen van de hoofdverkeersstructuur hebben een eigen identiteit en zijn belangrijke beeldbepalende elementen. Door de lijnen eenduidig in te richten brengen ze samenhang in de stad.

3.1 Water

Gelegen op een knooppunt van de rivier, stroompjes en kanalen is water één van de belangrijkste kenmerken van Leiden. Historisch gezien hebben de waterwegen de stadsstructuur in belang rijke mate bepaald. Deze geschiedenis willen we beter zichtbaar maken, onder andere door historische kades te accentueren. Op basis hiervan komen we tot de volgende afspraken. De aanwezigheid van water maakt de stad aantrekkelijk, heeft een grote recreatieve waarde en zorgt voor verkoeling. De groen/blauwe structuren in de

stad worden dan ook versterkt en zo veel mogelijk bereikbaar en dus beleefbaar gemaakt. Leiden ligt in de Rijndelta. De aanwezigheid van water in de stad is alleen mogelijk door de aanwezigheid van keringen die beschermen tegen overstromingen. Om in een delta droge voeten te houden moet het water zorgvuldig worden beheerd. Het hoogheemraadschap van Rijnland is de waterbeheerder op het grondgebied van Leiden. In hun Keur staan de eisen die zij stellen aan water, oevers, waterstaatkundige kunstwerken en de verharding van gronden. Alle ingrepen aan de openbare ruimte die consequenties voor het watersysteem hebben moeten worden afgestemd met het hoogheemraadschap. In Deel 3 van dit Handboek zijn daarom de eisen die zij stellen weergegeven. Het afvoeren van hemelwater krijgt steeds meer aandacht vanwege klimaatveranderingseffecten. Het uitbreiden van de capaciteit van het rioolstelsel is kostbaar. Daarom wordt gestreefd naar het zoveel als mogelijk vasthouden en vertraagd afvoeren van het hemelwater naar het oppervlakte water. Het bovengronds zichtbaar afvoeren van afstromend hemelwater, heeft de voorkeur.

De gemeente Leiden heeft in haar samenwerkingsagenda Hoogheemraadschap – Gemeente Leiden 2014– 2018 en in de brief aan de raad d.d. 20 december 2016 (BenW 16.1071) diverse acties benoemd die uitgevoerd gaan worden. Op verschillende deelonderwerpen zullen nieuwe beleidskaders worden opgesteld, bijvoorbeeld voor woonboten en oevers. In de Ligplaatsenplannen voor Pleziervaartuigen en Bedrijfsvaartuigen is opgenomen waar vaartuigen mogen liggen in het water.

Op basis hiervan komen we tot de volgende afspraken voor water en oevers:

- Water en oevers moeten openbaar zijn (openbare verblijfsruimte aan ten minste één oever). Water en oevers worden zo aantrekkelijk mogelijk voor verblijf en beeldkwaliteit ingericht;
- Op plekken met bedrijvigheid is een kade (stenig uiterlijk) op zijn plaats. De kademuur is afgestemd op
- het materiaal van de bestrating uit de omgeving;
- Kades zijn over de gehele lengte eenduidig vormgeven;
- Daar waar het kades betreft met een historische betekenis, is de vormgeving van de kade afgestemd op de historische context;
- Oevers worden natuurvriendelijk ingericht. Wanneer een beschoeiing niet essentieel is (afhankelijk van de steilheid van het talud, stroming, afkalving), wordt deze niet aangebracht of vervangen;
- Alle ingrepen aan en nabij water, oevers, waterstaatkundige kunstwerken en de verharding van gronden worden afgestemd met het hoogheemraadschap van Rijnland. Ook het (her)planten van bomen of ander groen vlakbij watergangen of dijklichamen moet worden uitgevoerd volgens de regels van het hoogheemraadschap van Rijnland, de Keur genoemd;
- De gemeente Leiden ondersteunt het burgerinitiatief 'Kat uit de gracht' door na overleg mee te werken aan het aanbrengen van kattenklimtouwen bij kademuuren.



3.2 Groenstructuur

In Leiden geven we groen de ruimte. De groenstructuur van de stad krijgt meer samenhang en een robuuster karakter. In de nota 'Versterken en verbinden van groen' is de groene hoofdstructuur van Leiden vastgelegd. In het uitwerkingsplan wordt actief vormgegeven aan de groene hoofdstructuur. De groene hoofdstructuur-eco bestaat uit 17 lanen, waar principeprofielen voor zijn vastgelegd en 43 deelprojecten benoemd in de groene hoofdstructuur, die zijn uitgewerkt in globale projectomschrijvingen.

Door de groene gebieden met elkaar en met het regionale groen om de stad heen te verbinden verhogen we de ecologische kwaliteit. Vervolgens dragen aantrekkelijke recreatieve routes in de groene verbindingen bij aan de bruikbaarheid en beleefbaarheid van het groen. Goede (fiets)routes naar het buitengebied zonder barrières zijn essentieel voor Leiden. Het duingebied, het plassen gebied, de landgoederenzone en het Groene Hart liggen op een steenworp afstand van de stad en kunnen beter bereikt worden. Meer groenoppervlak is bovendien van belang voor de waterberging. Bermen worden dan ook zo min mogelijk versteend ingericht. Bomen zijn belangrijke dragers van de groene structuur en leveren een belangrijke bijdrage aan een gezond leefmilieu. Om ook in de toekomst bomen met allure te kunnen hebben, worden bomen zowel boven als onder de grond voldoende ruimte gegeven. Plaatsing en bescherming is gekoppeld aan de richtlijnen uit de Bomenverordening Leiden 2015 met bijbehorende Groene Kaart en nadere regels. Bij het plaatsen van bomen is het van belang te weten dat er een aantal vastgestelde Molenbiotopen in Leiden is waar voorwaarden voor gelden. In een nieuw ontwerp wordt bestaand kwalitatief hoogwaardig of ecologisch waardevol groen ingepast. Dit geldt zowel voor bomen als voor ander groen. Voor bomen die genoemd worden op de

Groene Kaart geldt deze leidraad extra zwaar. Wanneer het aantoonbaar niet mogelijk is het bestaande groen in te passen binnen de ruimtelijke plannen, moet onderzocht worden of het groen, met name bomen, verplantbaar is. Als dit mogelijk is, gebeurt dit binnen het projectgebied. Wanneer dit aantoonbaar niet mogelijk is, kan voorgesteld worden om te verplanten buiten het plangebied.

Niet inpasbaar groen moet worden gecompenseerd. Te kappen bomen moeten op waarde worden getaxeerd volgens de richtlijnen van de NVTB en één op één gecompenseerd worden binnen het plangebied. Bij een kapaanvraag moet een bedrag ter hoogte van de taxatiewaarde worden gestort in het bomenfonds. Voor aanplant van nieuwe bomen kan dit geld weer worden opgevraagd. Vanuit de uitgangspunten samenhang, duurzaamheid en standaardisatie worden parken, groene gebieden en groene routes volgens dezelfde basisprincipes en met dezelfde materialen ingericht. Monumentale parken kunnen hierop vanuit historische argumenten op onderdelen een uitzondering vormen. Het gebruik van objecten is terughoudend. Ruimtelijke ontwikkelingen vinden plaats aan de hand van de 'Gedragscode Ruimtelijke Ontwikkeling en inrichting van Stadswork'.



De lanen en de Groene Hoofdstructuur-Eco vormen samen de Groene Hoofdstructuur

Afspraken voor de groenstructuur :

- Groen wordt zoveel mogelijk met elkaar verbonden;
- Het omliggende landschap wordt bereikbaar;
- De beleefbaarheid en bruikbaarheid wordt vergroot;
- Er wordt ruimte gecreëerd voor grote volwassen bomen voor de toekomst;
- Bestaande hoogwaardige bomen, heestervakken en bermen worden ingepast in het ontwerp;
- We planten de juiste boomsoort op de juiste plek;
- Mogelijkheden creëren ter bevordering van biodiversiteit;
- Soortenrijkdom wordt versterkt door meer variëteit in de beplantingskeuze toe te passen;
- Beplanting in de stad sluit aan bij beplanting buiten stad en is bij voorkeur inheems;
- De openbare ruimte wordt ingericht met begrip voor dierenwelzijn. Op locaties waar veel dieren verongelukken, worden ingrepen genomen om dit tegen te gaan, zoals door toepassing van ecoduikers;
- Het aantal versteende bermen wordt teruggebracht;
- Bermen en oevers worden zo aangelegd dat ecologisch beheer mogelijk is;
- Avontuurlijk spelen in parken is geïntegreerd in de vormgeving;
- In parken en op andere recreatieve plekken wordt minimaal gebruik gemaakt van meubilair, het meubilair dat geplaatst wordt, is afgestemd op het gebruik en de locatie;
- Parken en groene gebieden worden niet verlicht, uitgezonderd de doorgaande fietspaden;
- Loslopende honden zijn alleen toegestaan op speciaal aangewezen plekken;
- Parken hebben alleen een informatiebord bij de entree, overige bebording minimaal en ingetogen;
- Ruimtelijke ontwikkelingen vinden plaats aan de hand van de 'Gedragscode Ruimtelijke Ontwikkeling en inrichting van Stadswerk'.

3.2.1 Biodiversiteit

Groen is, samen met water, dé plek om de biodiversiteit in Leiden te vergroten. We streven naar een inrichting met verschillende gradiënten en een grotere variëteit aan florasoorten, met speciale aandacht voor de inheemse soorten. De inrichting en de beplanting sluiten aan bij het omliggende landschap. Bij het vergroten van de biodiversiteit draait het overigens niet alleen om planten, maar ook om dieren. De groene structuren worden dan ook bewust ingericht met veel aandacht voor dierenwelzijn.

3.2.2 Spelen

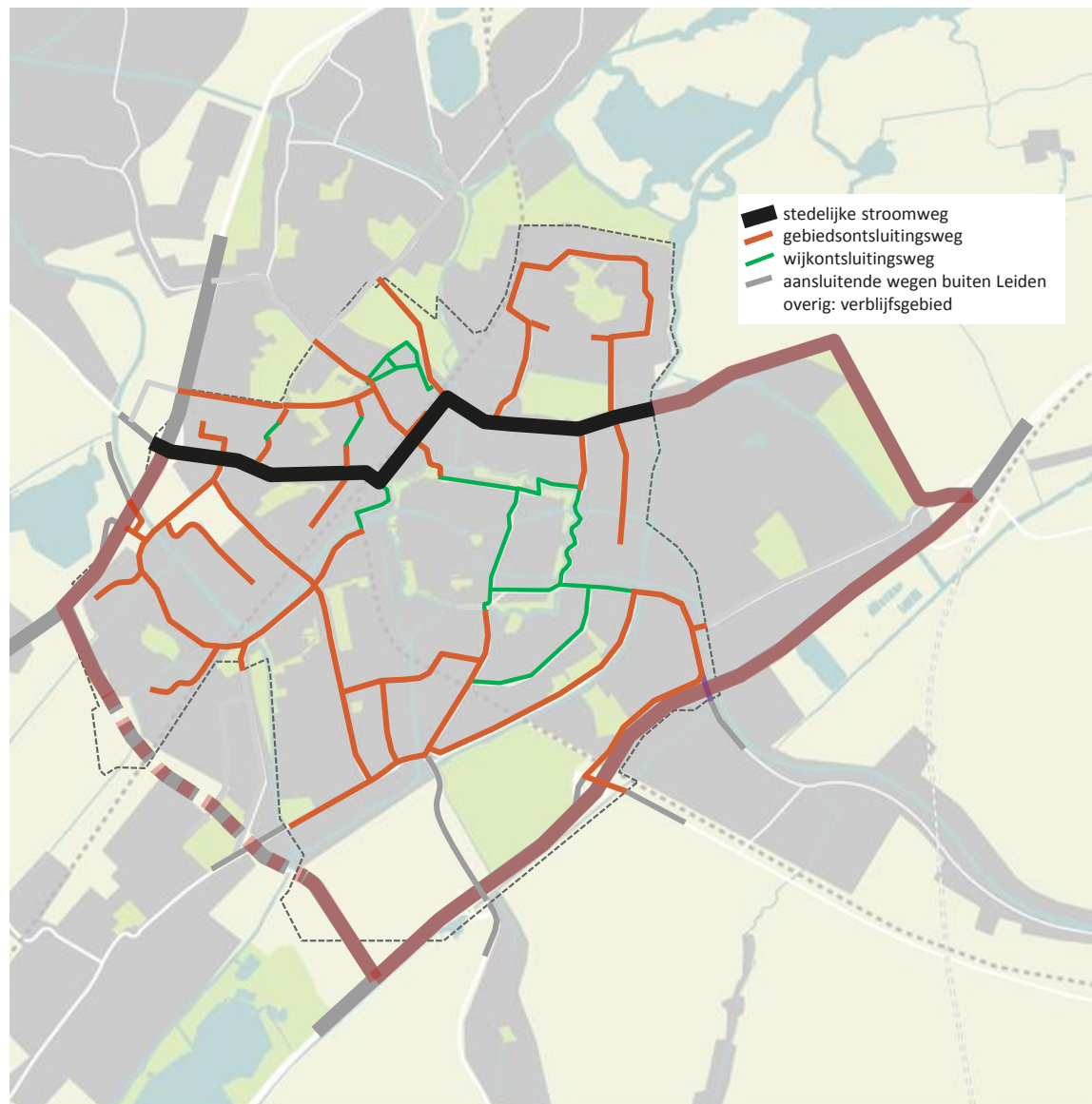
In Leiden stimuleren we avontuurlijk spelen in het groen. In parken is groen dus niet alleen kijk- groen, maar ook speel- groen. Elementen in het park nodigen uit tot avontuurlijk spelen.

3.2.3 Bewoners- en ondernemersinitiatieven

Ook voor groen zijn de inrichtingsprincipes in deel 2 van dit Handboek en de details in deel 3 van dit Handboek vastgelegd, maar met name in het ontwerp en de soortkeuze is variatie mogelijk. In overleg met de gemeente kunnen bewoners en ondernemers openbaar groen zelf inrichten en beheren. Eventueel kunnen door middel van een convenant de beheer- en onderhoudsafspraken met de gemeente worden vastgelegd

3.3 Verkeersstructuur

In de Mobiliteitsnota Leiden 2020 - 2030 is de verkeersstructuur van Leiden vastgesteld in de vorm van de wegcatégoriseringskaart. In het Beleidsprogramma Fiets 2020-2030 is de fietsstructuur vastgesteld.



Verkeersstructuur Wegencategorisering

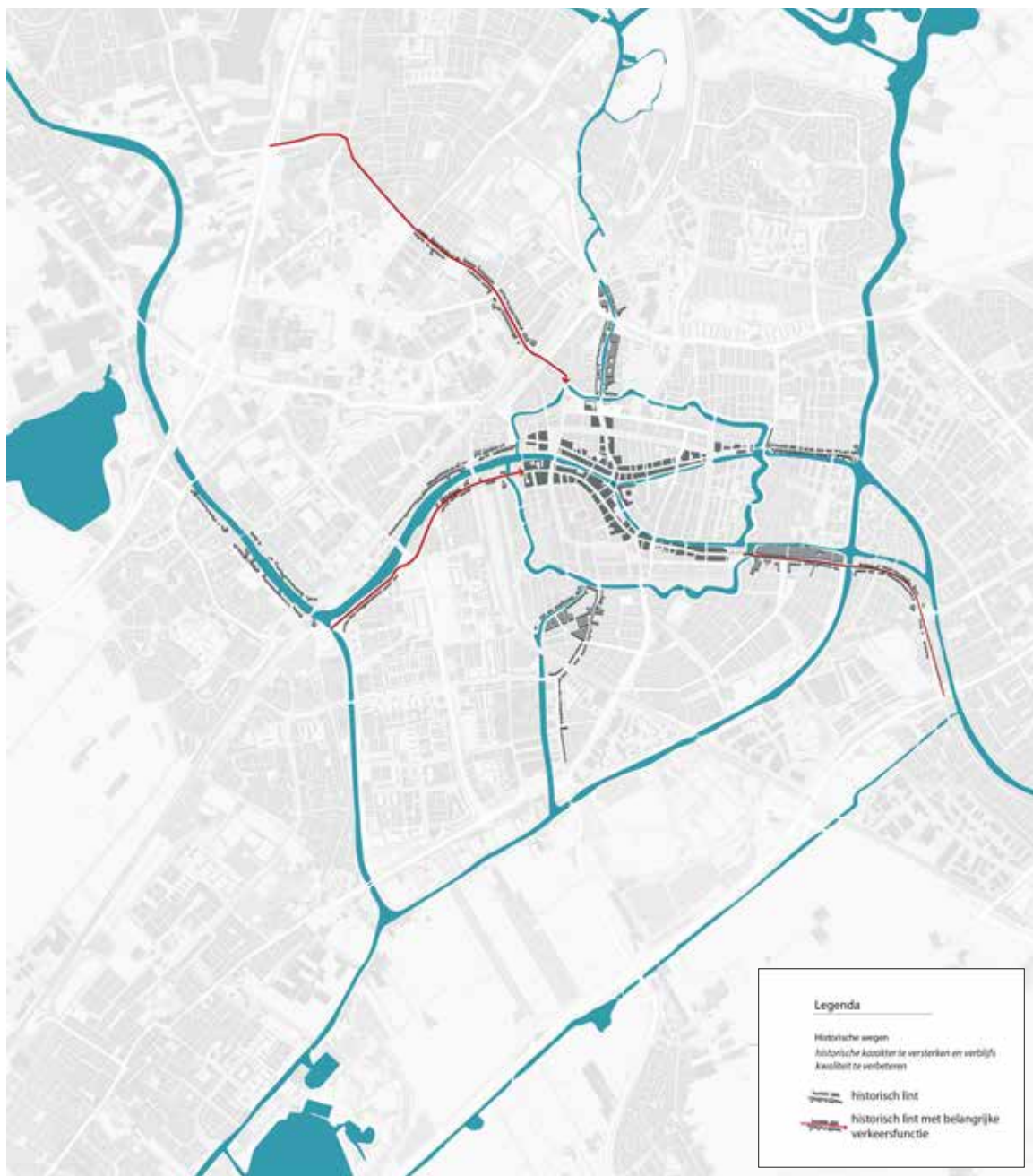
Wegcategorieën en basisinrichtingsprincipes

Leiden onderscheidt de volgende wegcategorieën:

- Stroomwegen:
Stroomwegen zijn gewoonlijk snelwegen. De A4 en de A44 zijn de snelwegen bij Leiden, evenals de toekomstige Rijnlandroute. Deze zijn van andere wegbeheerders. Leiden heeft ook een weg als stroomroute aangewezen, maar dan wel een 'stedelijke' stroomroute: de Leidse Ring Noord. De stroomfunctie is op deze route verreweg het belangrijkste;
- Gebiedsontsluitingswegen:
Ook gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke stroomfunctie op de wegvakken, maar op kruisingen is 'uitwisseling' mogelijk (gelijkvloerse kruisingen). Fietzers hebben een eigen ruimte (gescheiden fietspad), OV heeft haltekomen. De snelheidslimiet is binnen de bebouwde kom 50 km/u. Parkeren langs de weg en laden en lossen passen minder goed bij dit type weg, maar zijn niet altijd te vermijden. Gebiedsontsluitingswegen verbinden stroomwegen met (woon-)gebieden;
- Wijkontsluitingswegen:
Op deze wegen is een hoge verblijfskwaliteit gewenst, maar is de verkeersfunctie ook aanzienlijk. De ruimte voor het autoverkeer moet hier afdoende zijn, maar de auto krijgt minder prioriteit dan op gebiedsontsluitingswegen. Dit komt zo ten goede aan de verblijfskwaliteit én laat aan de automobilist zien dat deze te gast is. Maatregelen om de snelheden van het autoverkeer te

beperken zijn gewenst, maar een volledige 30 km/h-inrichting (erftoegangsweg) is niet haalbaar; daar is de hoeveelheid autoverkeer te groot voor. Afhankelijk van de situatie kan wel op een deel van het tracé een 30 km/u-limiet worden ingesteld, maar niet over het geheel. De snelheidslimiet is daarom 50 km/u, maar de ontwerp-snelheid zal eerder liggen rond 40 km/u. De lagere snelheid helpt om de weg minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer, en helpt om de milieubelasting te verlagen en de verblijfskwaliteit te verhogen. Middelen om de snelheid te beperken kunnen bijvoorbeeld zijn: smallere rijbanen, moeilijk overrijdbare middenbermen, as-verspringingen (bijvoorbeeld bij oversteekplaatsen) en (lichte) drempelconstructies. Om de rijbaan smal te kunnen maken en gezien de nog aanzienlijke hoeveelheid autoverkeer, dient het fietsverkeer een eigen plaats te krijgen;

- Erftoegangswegen:
Op erftoegangswegen is de stroomfunctie heel beperkt, uitwisseling en verblijf is veel belangrijker. Op dit type wegen rijdt weinig autoverkeer. Dan is uitwisseling veilig mogelijk en zijn er geen problemen wat betreft de afwikkeling van het verkeer. Fietzers en auto's zijn gewoonlijk gemengd, voetgangers hebben normaal gesproken wel een eigen plaats. Parkeren vindt vaak plaats op de rijbaan. Profielen kunnen smal zijn zodat een snelheidslimiet van 30 km/u haalbaar en geloofwaardig is. Kruispunten zijn gelijkwaardig.



Historische invalswegen

3.3.1 Parkeren

De Parkeervisie 2020 – 2030 kent zes visiepunten: bijdragen aan duurzame verstedelijking, aansluiten bij ambities en eigenschappen van wijken/buurtten, bijdragen aan kwaliteit van de openbare ruimte, de juiste doelgroep op de juiste plaats laten parkeren, als volgorde van benaderen: ‘beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen’ en, tenslotte, we voegen parkeerplaatsen in de openbare ruimte toe om parkeerpunten op te lossen.

Om deze visiepunten te kunnen verwezenlijken, zijn maatregelen nodig. Om deze goed aan te laten sluiten op specifieke gebiedskenmerken onderscheidt Leiden zeven zogenaamde ‘leefmilieus’, bijvoorbeeld de binnenstad. Per leefmilieu volgt de komende jaren de uitwerking van maatregelen. Verder heeft het college de Beleidsregels Parkeernormen Leiden vastgesteld, met parkeereisen per functie (ook voor de fiets), hoe deze toe te passen en onder welke voorwaarden kan worden afgeweken van de parkeereis.

Parkeerrestrictiegebieden

Vanaf 2016 is het reguleringsgebied gefaseerd uitgebreid. Binnen die gebieden bevinden zich ondersteunende voorzieningen.

Antiparkeervoorzieningen

Een rustig straatbeeld vereist het zo min mogelijk gebruiken van antiparkeerpaaltjes/-blokken. Alleen waar overlast en schade aantoonbaar te groot zijn, is te overwegen deze objecten neer te zetten. Parkeeroverlast is te voorkomen met een heldere wegingdeling, verhoogde trottoirs, enzovoort. Goede handhaving op foutparkeren vereist goede aanduiding van parkeerplekken.

3.3.2 Fietsparkeren

Voor het fietsparkeren wordt uitgegaan van het principe dat dit zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvindt. Waar dit niet mogelijk is, worden in de openbare ruimte voldoende veilige, comfortabele en zo veel mogelijk beschutte fietsvoorzieningen gerealiseerd. De fietsparkeerparagraaf van de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer is uitgangspunt, voorzieningen moeten bij voorkeur voldoen aan de FietsParKeur-systematiek.

3.3.3 Historische invalswegen

Van oudsher is Leiden verbonden met zijn naburige kernen. Deze verbinding kwam tot stand over water- en landwegen. De gronden langs deze routes werden bebouwd en er ontstond de zogenaamde lintbebouwing.

Kenmerkend voor de historische routes in Leiden is de grote variatie in bebouwing langs het lint. Niet alleen de verschijningsvorm varieert, ook de functies (van wonen tot bedrijvigheid). Naarmate het lint de binnenstad nadert, neemt de dichtheid van de bebouwing toe.

De historische invalswegen wegen bepalen vaak al eeuwen lang de structuur en het beeld van de stad en hebben daarom een grote ruimtelijke en cultuurhistorische betekenis. Je zou zelfs kunnen stellen dat deze routes een soort rode loper naar de historische binnenstad vormen. Tegelijkertijd vormt een aantal historische wegen een interessante (recreatieve) verbinding naar het buitengebied.

De historische routes zijn ook kwetsbaar. Ze doen veelal dienst als invalsweg van de buitenwijken naar de binnenstad. Door de toegenomen verkeersdruk functioneert deze structuur steeds slechter en staat de kwaliteit van de openbare ruimte er onder druk. Regelmatig zien we de verblijfskwaliteit en het groen uit het straatbeeld verdwijnen ten

gunste van de auto. Door een overheersende verkeersfunctie worden bij sommige wegen ook de historische waarden naar de achtergrond gedrukt.

Bij de inrichting van de historische invalswegen is daarom specifiek aandacht nodig voor het beschermen danwel verbeteren van historische waarden, met de nadruk op het creëren van ruimtelijke continuïteit.

3.3.4 Recreatieve routes

Dit zijn paden voor langzaam verkeer in de groene recreatieve routes en de doorgaande routes door de parken. De groene kwaliteit en de verblijfskwaliteit van deze gebieden zijn zeer belangrijk. Het moet overigens wel mogelijk zijn om met onderhoudswagens de gebieden te betreden.

3.3.5 Hoofd fietsnetwerk

Het hoofd fietsnetwerk in Leiden is opgebouwd uit Regionale fietsroutes en Stedelijke hoofdroutes. De routes verlopen grotendeels langs de radiale historische invalswegen of zijn conform de stedenbouwkundige structuur van uitbreidingswijken toegevoegd. De Regionale fietsroutes vormen het regionale netwerk van fietsroutes, welke samen met buurgemeenten, Holland Rijnland en de Provincie is opgesteld.

Stedelijke hoofdroutes verbinden de regionale kernen met elkaar en door dit netwerk worden ook de Leidse wijken met elkaar verbonden.

Voor het fietsnetwerk zijn veiligheid, directheid, comfort, herkenbaarheid en aantrekkelijkheid de succesfactoren.

Basisprincipes bij de vormgeving van historische invalswegen zonder belangrijke verkeersfunctie (erftoegangswegen):

- Autoluw karakter versterken;
- Versterken historische uitstraling door ook op het trottoir straatbakstenen toe te passen.
- Inzetten op verblijfskwaliteit, trottoirs moeten voldoende breed zijn;
- Inzetten op verbetering fietskwaliteit;
- Potentie als recreatieve verbinding naar buitengebied benutten.

Basisprincipe historische invalswegen met belangrijke verkeersfunctie:

- De inrichting van deze wegen verdient extra aandacht, samenhang en continuïteit over de gehele route zijn noodzakelijk om de kwaliteit en de herkenbaarheid te behouden en te versterken.
- Waar dat kan inzetten op laanstructuur met robuuste bomen in de berm.
- Er is een evenwicht tussen de verblijfsfunctie met ruimte voor fietsers en voetgangers, en de stroomfunctie voor het gemotoriseerd verkeer.
- Parkeerruimte langs de straat wordt waar mogelijk beperkt.

Basisprincipes bij de vormgeving van parkpaden en recreatieve routes:

- Als uitgangspunt geldt alleen langzaam verkeer, dus geen brommers.
- Breedtes van de paden worden afgestemd op de gebruikintensiteit en de beschikbare ruimte.
- Fietspaden zijn van asfalt, voetpaden zijn van asfalt, schelpenasfalt of kleischelpen.
- Wegmarkering en drempels worden niet of zeer beperkt toegepast.

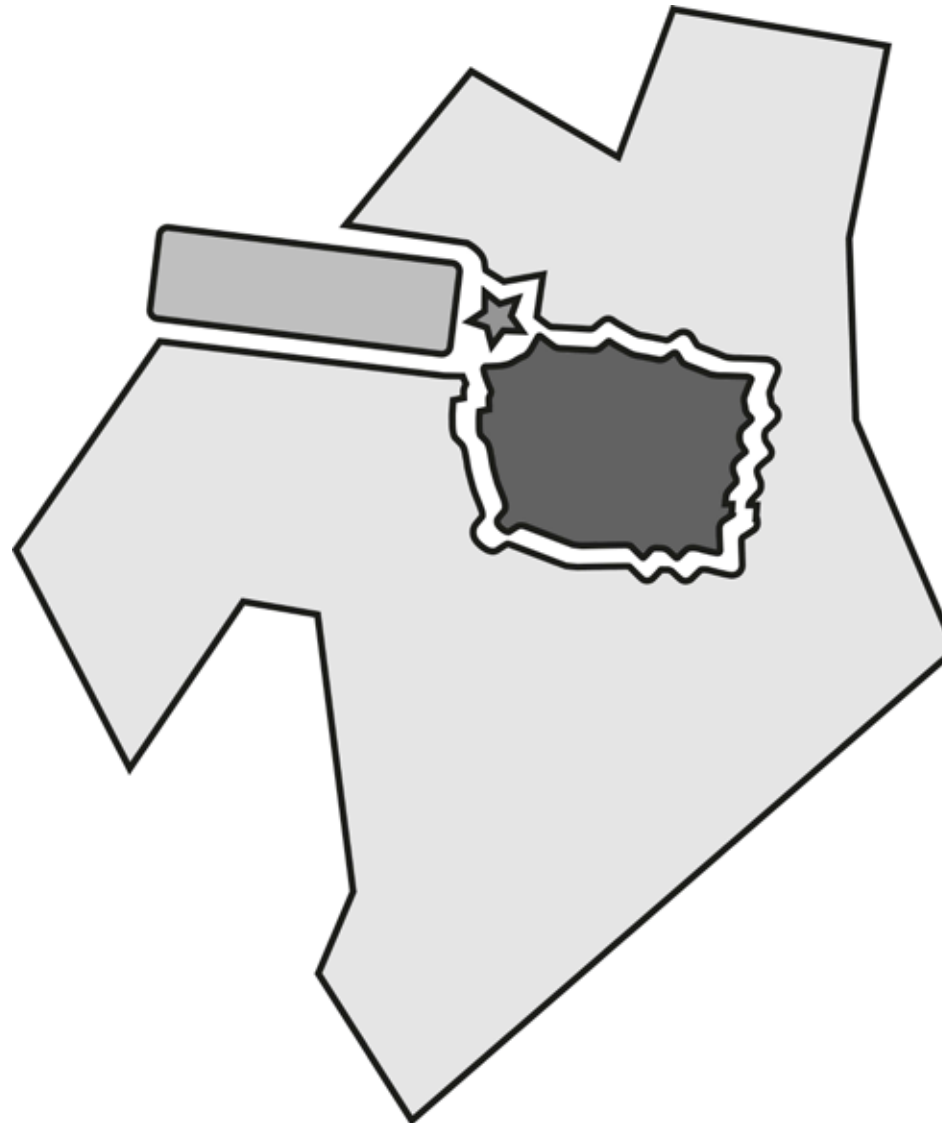
4. Uitgangspunten inrichting gebieden.

Leiden is ingedeeld in vier gebieden: de binnenstad, het stationsgebied, het Bio Science Park en de mantel.

De binnenstad, het stationsgebied en het Bio Science Park zijn gebieden met een hoge gebruiksdruk waar Leiden zich presenteert aan de buitenwereld en die hét visitekaartje van Leiden zijn. Deze gebieden wijken wat gebruik en vorm betreft zo sterk af van de rest van de stad, dat de inrichting hierop is aangepast ⁵.

Het grootste deel van de stad bestaat echter uit woon- en werkgebieden, die als een schil om de binnenstad heen liggen. Dit noemen we de mantel. Onderling vertonen de afzonderlijke wijken grote verschillen wat betreft bebouwing en inrichting van de openbare ruimte. Dit komt onder andere doordat ze in verschillende perioden, met elk hun eigen stedenbouwkundige visie, zijn ontstaan. Ondanks de uiteenlopende ruimtelijke karakters van de wijken, verschilt het gebruik van de openbare ruimte per gebied niet wezenlijk. De buitenruimte wordt hoofdzakelijk gebruikt door degenen die in de directe omgeving wonen of werken en de gebruiksdruk op de openbare ruimte is aanzienlijk minder dan die in bijvoorbeeld de binnenstad.

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt bepaald door de kwaliteit van het water, het groen, de stadsvloer, de verlichting en het straatmeubilair. Bij de beschrijving van de vier gebieden worden deze elementen telkens opnieuw besproken.



⁵ In het geval van het Bio Science Park geldt overigens dat de openbare ruimte niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente valt. De gemeente kan hoogstens proberen de keuzes die voor het gebied worden gemaakt te beïnvloeden.

Maatschappelijke en stedelijke ontwikkelingen

Maatschappelijke en stedelijke ontwikkelingen

Er zijn een aantal maatschappelijke en stedelijke ontwikkelingen die in (bijna) heel Leiden een gevolg hebben gehad voor de inrichting van de openbare ruimte. Voor we overgaan tot het bespreken van de vier verschillende gebieden noemen we hier eerste de algemene ontwikkelingen en onze reactie hierop.

Gegeven: toename autobezit

In de laatste helft van de vorige eeuw is het autobezit enorm gegroeid. De parkeerwens drukt een stevige stempel op de openbare ruimte en dit gaat vaak ten koste van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in de woongebieden en de binnenstad. Met name het groen en de beleving van water komen door de hoge parkeerdruk in het gedrang.

Aanpak: auto minder dominant in straatbeeld, ruimte voor voetganger, fietser en groen

Dit vraagt om het meer autoluw maken van de straten en het terugdringen van de auto uit het straatbeeld. En dat kan alleen gerealiseerd worden met een stadsbrede aanpak en oplossingen voor de parkeerproblematiek, een opdracht die buiten de strekking van dit Handboek valt. Kansen liggen in gebieden die zowel overdag als 's avonds een acceptabele parkeerdruk hebben. Wel kan parkeren met een weldoordachte inrichting van de openbare ruimte zodanig worden ingepast dat er meer ruimte voor groen en meer verblijfplekken in de wijk komen. Bij (her)ontwikkeling van woongebieden moet parkeren in beginsel inpandig of op eigen terrein worden opgelost. Een goede inrichting van de openbare ruimte stimuleert een toename van fietsen en wandelen. Het fietsnetwerk is direct, comfortabel, herkenbaar, veilig en aantrekkelijk en zijn er voldoende mogelijkheden om fietsen te stallen. Stallingsvoorzieningen zijn uitnodigend, dichtbij de bestemming en voldoen ruim aan de behoefte. Wandel-

paden en trottoirs zijn ruim, veilig en voor iedereen toegankelijk.

Gegeven: beeldbepalende verkeersregulering

Met de stijgende invloed van de auto zien we ook een wens naar steeds verdergaande verkeersregulering. Deze toename aan verkeersregulering in de openbare ruimte (bebording, paaltjes, verkeersdrempels en andere verkeersmaatregelen) levert vaak een onrustig straatbeeld op.

Aanpak: minimale hoeveelheid objecten

In alle openbare ruimte streven we naar een minimale hoeveelheid objecten in de openbare ruimte. Dat wil zeggen dat er bij (her)inrichting van de openbare ruimte nauwkeurig ontworpen wordt om het aantal palen, borden, masten en kasten tot een minimum te beperken met behoud van functionaliteit.

Gegeven: afname groen

De gebruiksdruk op de openbare ruimte is toegenomen. Verkeersdoeleinden, parkeervakken, gescheiden afvalsysteembakken, kabels en leidingen, transformatorstations en veel andere objecten leggen meer en meer beslag op de openbare ruimte. Vaak gaat dit ten koste van groen, terwijl juist het groen wordt gewaardeerd als een zeer belangrijke drager van de ruimtelijke kwaliteit in het straatbeeld. Toch wordt er gestreefd om de groennorm van 53m² per woning te handhaven.

Aanpak: ruimte voor groen

De aanwezigheid van voldoende bomen en groen draagt in hoge mate bij aan de beeldkwaliteit en leefbaarheid van straten. Daarom zetten we niet alleen in op het behouden en versterken van de boomstructuur op de hoofd- en wijkverbindingen, maar ook op kwalitatief, kleinschalig groen in de woonstraten. Voor het realiseren of in stand houden van



Toename autobezit



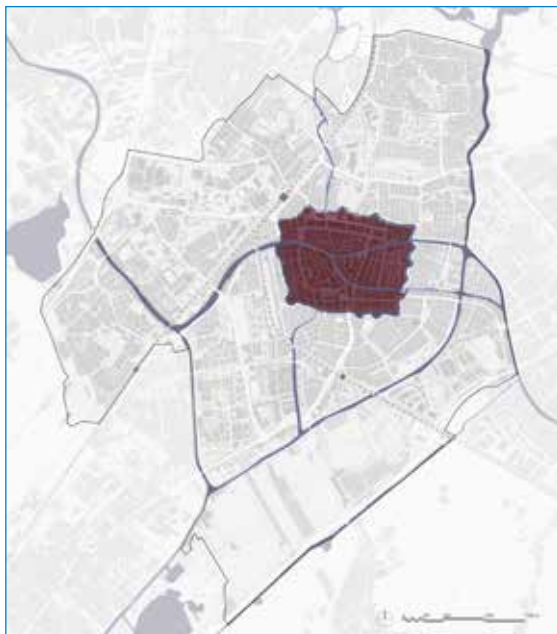
Verkeersregulering



Afname groen

een kwalitatieve groenstructuur is het essentieel voldoende groeiruimte te reserveren in het straatprofiel.

4.1 Binnenstad



4.1.1 Gebiedsschets

De grote historische binnenstad van Leiden is van nationale en misschien zelfs internationale betekenis. Het is een mooi voorbeeld van een typisch Hollandse grachtenstad.

De stad is in de middeleeuwen ontstaan op het punt waar twee takken van de Rijn samenkomen. Vanuit die strategische locatie is de stad verder gegroeid, eerst op de zuidoever van de (Nieuwe) Rijn en vervolgens in oostelijk en noordelijke richting. In de zeventiende eeuw is de binnenstad tot aan de huidige singels uitgebreid. Deze stadsplattegrond heeft zich duurzaam bewezen, zowel de middeleeuwse als de 17e eeuwse stadsplattegrond zijn vrijwel volledig in tact, ondanks de grote maatschappelijke en ruimtelijke dynamiek van de afgelopen eeuwen.

Eenheid met accenten

Kenmerkend voor Leiden is de duidelijke begrenzing van de binnenstad door de singels. Dit gebied wordt dan ook als eenheid behandeld. Dit betekent dat de inrichting van de gehele binnenstad binnen de singels op elkaar is afgestemd en een samenhangend geheel vormt. In de historische kern is natuurlijk wel sprake van een historische gelaagdheid. De historische dragers worden door subtiele accenten in de inrichting leesbaar gemaakt.

(Historische) structuurdragers

De belangrijke (historische) structuurdragers van de binnenstad zijn:

- **Rijn en Rijndijken**

De Rijn is de oudste en misschien ook wel de belangrijkste structuurdrager van de stad. Parallel aan de Rijn liggen de Rijndijken (Morsstraat/Haarlemmerstraat/Haven en Noordeinde/Breestraat/Hogewoerd). De Haarlemmerstraat en de Breestraat ontwikkelden zich vanaf 1900 als belangrijke winkelstraten.

- **Vestinggrachten en singels**

De vestinggrachten Rapenburg, Oude Vest en de Herengracht omkaderen de middeleeuwse kern en de singel vormt de begrenzing van de binnenstad als geheel. Deze vestingwerken zijn onlosmakelijk met de identiteit van Leiden als grachtenstad verbonden.

Twee identiteiten:

Middeleeuwse stad en uitleg van de Gouden Eeuw

Tussen de structuurdragers is een aantal gebieden te onderscheiden met een eigen identiteit.

De oorspronkelijke vestingwallen en bijbehorende singels begrenzen de binnenstad en zorgen ervoor dat de binnenstad ten opzichte van de omliggende wijken als zelfstandige eenheid naar voren komt. Binnen deze singels vormen de ruimtelijke structuur, bebouwing en openbare ruimte een eenheid. Binnen die eenheid zijn twee verschillende delen te onderscheiden:

De middeleeuwse stad: historisch gegroeid langs de beide rivierarmen van de Rijn. Tussen deze armen bevindt zich een fijnmazig netwerk van straatjes, stegen, grachten en bebouwing. De middeleeuwse stad is duidelijk te herkennen in de drie historische kernen Pancras, Pieterswijk en Maredorp. De Hooglandse kerk, de Pietskerk en de voormalige OL Vrouwenkerk vormen het brandpunt van deze kernen.

- De uitleg Gouden Eeuw. In de 17e eeuw is de stad meer planmatig en grootschaliger uitgebreid. De structuur van deze delen van de stad is grootschaliger en meer geometrisch.

Beide stadsdelen sluiten overigens goed op elkaar aan, waardoor de binnenstad als een geheel wordt beleefd.



- Historische gelaagdheid
binnenstad:
1. Rijn en burcht
 2. Rijndijken
 3. Vestingsgrachten
 4. Drie historische kernen
(Pancras, Pieterswijk en
Maredorp)
 5. De singels
 6. Bebouwing buiten
middeleeuwse kernen

Ontwikkeling Binnenstad

In 2011 is het document 'Verder met de Binnenstad' opgesteld. Deze uitwerking van de binnenstadvisie uit 2008 beschrijft de samenhang tussen verschillende functies van en in de binnenstad, met de gewenste ontwikkelingen, met het karakter van de verschillende gebieden. Als gebieden worden op basis van functie onderscheiden het Kernwinkelgebied, Zwerfmilieu, Academische cultuur, Stedelijke cultuur, Nieuwe Stadscultuur. Naast verschillende plekken zijn daarnaast belangrijke aanloopstraten en andere lijnen benoemd. 'Verder met de Binnenstad' is de gebruikshandleiding voor ontwikkelingen in de binnenstad.

Openbare ruimte

In de compact bebouwde binnenstad is relatief weinig openbare ruimte. De vele functies van de binnenstad moeten dus op een klein oppervlak tot hun recht komen. De openbare ruimte dient als transportnetwerk én als ontmoetingsplek, als plek om handel te drijven en als plek om allerlei, spontane of georganiseerde, activiteiten te ontplooiën.

De gebruikswaarde van de openbare ruimte wordt dus deels bepaald door noodzakelijke verkeersbewegingen, maar vooral ook door de betekenis die het publiek domein heeft voor ontmoeting, verblijf en ontspanning. Een prettige openbare ruimte draagt eraan bij dat mensen langer in een stad verblijven. Dit ondersteunt het beleidskader Winkelvoorzieningen Binnenstad waarin het streven wordt beschreven dat mensen geld uitgeven in Leiden. Bijvoorbeeld in de horeca of door te winkelen.

De belevingswaarde van de binnenstad is door de grote variatie in openbare ruimte (pleinen en pleintjes, straten, stegen, grachten, enzovoort) de menging van functies en de aanwezigheid van monumenten zeer hoog te noemen. Deze diversiteit is gebaat bij een rustige inrichting.

Het steeds voller raken van de openbare ruimte met geparkeerde auto's, paaltjes, straatmeubilair en reclame-uitingen

heeft een negatief effect op de beeldkwaliteit en de verblijfskwaliteit. Dat betekent dat we terughoudend moeten zijn in het plaatsen van inrichtingselementen. De elementen die wél worden geplaatst, moeten zorgvuldig worden neergezet, in samenhang met elkaar en de omringende bebouwing. Het stratenpatroon in de binnenstad is fijnmazig, met relatief weinig open ruimte. De gebruiksdruk op de openbare ruimte is dus zeer hoog. Met name in het kernwinkelgebied, maar ook op de routes van het station en parkeerlocaties naar de het kernwinkelgebied, wordt de openbare ruimte intensief gebruikt⁶. Tegelijkertijd zijn dit de gebieden waar Leiden zich presenteert, de inrichting van de openbare ruimte verdient hier dan ook extra aandacht.

Parken en bomen

In de binnenstad is weinig groen aanwezig. De groenstructuur is hoofdzakelijk beperkt tot de singelrand. Daarnaast zijn het groen rondom de Burcht, het Van der Werfpark, de vele binnentuinen en hofjes, de boomstructuren langs de grachten en een enkele op zichzelf staande monumentale boom allemaal van onschatbare waarde.

Langs de singels liggen verschillende, nu nog afzonderlijke, parken en begraafplaatsen. Deze groene gordel versterken we door de parken te verbinden, zodat er één langgerekt park rondom de binnenstad ontstaat. Het kader hiervoor is de visie 'De Leidse Singels: het langste park van Nederland!'

Grachten en singels

De stadsgrachten van Leiden zijn grotendeels voormalige vestinggrachten. In de afgelopen eeuwen zijn vele grachten echter gedempt voor verkeerskundige doelen en omwille van stankproblemen. Het nog bestaande water in de



⁶ De sfeer, functie en identiteit van het kernwinkelgebied en de aanlooproutes worden beschreven in 'Verder met de binnenstad'

binnenstad wordt actief gebruikt voor recreatie. Mede door de lage kades is het in Leiden mogelijk op veel plekken aan te meren en de boot te verlaten, dit is een unieke kwaliteit van de stad. Toch wordt de ruimtelijke kwaliteit van het water nog onvoldoende benut. Het water is minder prominent aanwezig in het straatbeeld dan het zou moeten zijn. Langs de Rijn en de grachten wordt veelal geparkeerd waardoor de ruimtelijke kwaliteit van het water onvoldoende tot haar recht komt. Dit is niet wenselijk.

4.1.2 Richtlijnen inrichting openbare ruimte

Rust en eenheid

Voor de Binnenstad zijn de meeste uitgangspunten overgenomen vanuit de notitie 'Buitenruimte Binnenstad' (gemeente Leiden, 1995), behorende bij Binnenste Beter. De binnenstad blijft met zijn specifieke ruimtelijke structuur en de duidelijke omgrenzing met singels onmiskenbaar één geheel. Binnen dit geheel is er ruimtelijke en functionele verscheidenheid. Zowel de eenheid als de verscheidenheid zijn gediend bij een zekere rust en eenvoud bij de inrichting van de openbare ruimte. Er wordt voor de binnenstad een standaard inrichting voorgeschreven: het aantal gebruikte materialen, kleuren en texturen is beperkt ten behoeve van een

rustig en samenhangend beeld. Er wordt gebruik gemaakt van natuursteen en straatbakstenen⁷ en incidenteel wordt asfalt toegepast. Consequent toepassen van eenduidig bestratingsmateriaal is het leidmotief. Hierdoor wordt het historische karakter benadrukt en een samenhangend straatbeeld verkregen.

De uitgangspunten en voorschriften uit Binnenste Beter wat betreft het assortiment wordt voortgezet (zie hiervoor deel 3 van dit Handboek). De straatbaksteen is het hoofdmateriaal voor de meeste straten in de binnenstad. Daar waar dat mogelijk is, wordt asfalt vervangen door gebakken materiaal⁸.

Historische gelaagdheid

Binnen het palet van Binnenste Beter inrichting willen we de grote historische kwaliteit van de binnenstad nog beter tot zijn recht laten komen. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar de oude historische kernen van Leiden en de dragende dijken: respectievelijk de Pieterswijk, Pancras en Marewijk en het Noordeinde, de Breestraat, de Hogewoerd, de Morstraat en de Haarlemmerstraat, die over hun volle lengte worden bekeken. Anders dan in Binnenste Beter neemt dit Handboek afstand van het thema 'actieve stad' en wordt ook voor deze gebieden de binnenste beter mix gehanteerd. De historische dragers Rijn en Rijnlopen krijgen een subtiel accent. De Luikse keien, zoals die zijn toegepast in de Pieterswijk ten westen van de Breestraat en rond de Hooglandsekerk, ondersteunen het historische straatbeeld. Vanwege de slechte begaanbaarheid van Luikse keien, dient echter terughoudend te worden omgegaan met het toepassen ervan. De Luikse kei als accent wordt wel toegepast in straatprofielen van de binnenstad.

⁷ Nota Asfalt of klinkers (Leiden, 1997) B&W 15-10-1997. Wikken over wegen (Leiden, 2004).

⁸ Binnenste Beter-mix



Hoewel bij Binnenste Beter al een grote slag is geslagen in het verbeteren van de beeldkwaliteit door de auto uit de binnenstad terug te dringen, zijn er nog routes waar de openbare ruimte aan kwaliteit kan winnen.

De Breestraat is van oudsher een van de belangrijkste routes in Leiden. De architectonische rijkdom aan de Breestraat wordt overschaduwd doordat de straat als busverbinding is aangewezen. Dit gaat ten koste van de ruimte voor de voetganger. De straat is in potentie een prachtige autoluwe route die beeldbepalend voor Leiden kan zijn, deze potentie wordt nu niet benut. Een oplossing voor dit knelpunt vraagt om een herziening in het verkeerscirculatieplan. Deze ingreep valt buiten het bereik van het handboek, maar vormt wel de basis voor het structureel verbeteren van de verblijfs-, en beeldkwaliteit van de Breestraat.



Blauwe stoep

Een typisch fenomeen in de binnenstad zijn de karakteristieke 'blauwe stoepen' bij historische, vaak monumentale, panden. Deze privéstoep bestaat uit hardstenen elementen en is veelal afgebakend door hardstenen palen met een ketting. De blauwe stoep vormt de overgang van de openbare ruimte naar de particuliere omgeving. De waardering voor de blauwe stoep als beeldbepalend element voor de openbare ruimte is groot. Het handhaven en herstellen van de beeldkwaliteit van deze privéstoepen en authentieke hekwerken wordt gestimuleerd.

Inzetten op verblijfskwaliteit

We werken aan het herstel van de betekenis van de openbare ruimte voor ontmoeting, verblijf en ontspanning.

- De openbare ruimte is in alle opzichten voor iedereen toegankelijk en vormt daarmee een werkelijk publiek domein;
- De binnenstad moet een volwaardig verblijfsgebied zijn waar de voetganger en fietser hoofdgebruiker zijn. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk uit de binnenstad geweerd door te voorzien in parkeervoorzieningen rondom de binnenstad;

Materiaalgebruik: gebakken straatsteen is kenmerkend voor de Hollandse renaissance- en barokstad.

Uitgangspunt voor de Leidse binnenstad is de rode straatbaksteen in waal- en dikformaat volgens de Binnenste Beter-mix. In autovrije straten worden waalformaten toegepast in halfsteensverband. Voor de rijbaan wordt dikformaat in keperverband gebruikt en in parkeerzones dikformaten in elleboogverband.

De Luikse kei kan als accent in straatprofielen worden toegepast. De inrichting van bijzondere plekken in de binnenstad mag op details van de standaardinrichting afwijken. (zie hoofdstuk 5.1 en 5.2)

- De verblijfsruimte loopt van gevel tot gevel; Kenmerkend voor de Leidse binnenstadstraat is dat deze op één niveau ligt en consequent in één bestratingsmateriaal volgens de zogenoemde Binnenste Beter-mix is uitgevoerd. Bijna alle straten met een lage autobelasting zijn van gevel tot gevel met dezelfde straatsteen bestraat, zonder hoogteverschillen. Dit principe blijkt niet op alle plaatsen geschikt. Bij straten met autobelasting is er behoefte aan een subtiel verhoogde band om de rijbaan van het trottoir te scheiden. Bij het indelen van het straatprofiel heeft voldoende ruimte voor de voetganger prioriteit.

Hoogwaardig kernwinkelgebied

Het kernwinkelgebied is het economische hart van de binnenstad. Het kernwinkelgebied is het drukst bezochte gebied van de stad waar de grootste bestedingen plaatsvinden. Het kernwinkelgebied ligt tegelijkertijd in het meest

historische deel van de stad. Het is een voetgangersdomein waar overlast van ander verkeer zo veel mogelijk beperkt moet worden. De voetganger moet zo comfortabel mogelijk dit deel van de binnenstad kunnen gebruiken. De inrichting van de openbare ruimte is hoogwaardig en toegespitst op de voetganger. De inrichting gebeurt conform de inrichtingsvoorwaarden van de binnenstad. Het merendeel van het kernwinkelgebied bestaat echter uit stadspleinen en belangrijke routes waar verbijzondering van de binnenstad-inrichting mogelijk is zoals beschreven in 5.1 en 5.2. Voor de samenhang en benadrukking van het gehele kernwinkelgebied is een beperkte mate van verbijzondering in de vorm van subtiel details in het gehele kernwinkelgebied en de aanloopstraten daar naar toe mogelijk. Voor deze detaillering, al dan niet voorgedragen en gefinancierd door winkeliers, is toestemming van de TACOR noodzakelijk.





Flexibiliteit

De openbare ruimte is ingericht op een flexibel gebruik van de beschikbare ruimte. Het is een geïntegreerd ontwerp, waarbij het plan verschillende (gebruiks)functies mogelijk maakt. De flexibiliteit van het ontwerp geeft een meerwaarde aan de openbare ruimte.

Ruimte voor beleving van groen en water

- In de binnenstad wordt ingezet op maximaal behoud van het aanwezige groen en onverhard oppervlak. Het creëren van goede groei omstandigheden (bovengronds en ondergronds) voor de bomen is daarbij essentieel ⁹;
- De aanwezige groenstructuren langs de grachten en de singel zijn van onschatbare waarde en dienen te worden versterkt. Onderbreking van de groenstructuur is alleen mogelijk wanneer daar een zeer goed gemotiveerde aanleiding toe is. Het water moet beter te beleven zijn in de binnenstad;

- Grachten worden beter zichtbaar gemaakt door parkeren langs de Rijn en de grachten terug te dringen. De eerste prioriteit gaat uit naar een autovrije Rijnloop;
- Geveltuinjes, daktuinen, het plaatsen van bloempotten en andere vormen van vergroening door bewoners worden door de gemeente toegejuicht, tenzij daarbij sprake is van belemmering of privatisering van de openbare ruimte. In Deel 3 van dit Handboek staan de details hierover.

⁹ Bomennota

4.2 Stationsgebied



Het stationsgebied vormt de overgang en de verbinding tussen twee culturen: een historisch stadshart en een modern centrum van kennis, onderwijs en technologie (het Bio Science Park). Daarnaast heeft het gebied natuurlijk zijn eigen rol als OV-knooppunt en is het voor velen de 'entree' van de stad.

Gebiedsschets

In de Stedenbouwkundige Visie voor het Stationsgebied staat hoe Leiden de omgeving van Leiden Centraal laat uitgroeien tot een levendige stationsbuurt met een rijk aanbod aan functies. Deze vernieuwde stationsbuurt versterkt het verband tussen de historische binnenstad en het Bio Science Park.

Uitgangspunten van de Stedenbouwkundige visie:

- Het ontstaan van een eigen identiteit van het Stationsgebied. Dit wordt een hoogstedelijk gebied met een menging van functies (wonen, retail, werk- en bedrijfsruimte, horeca, leisure en voorzieningen);
- Er wordt een stevige relatie gelegd tussen stationsgebied, binnenstad en Bio Science Park door middel van een netwerk van openbare routes, gericht op langzaam verkeer. De route Stationsplein, Stationsstraat, historische binnenstad wordt als de belangrijkste looproute beschouwd. Daarnaast is er een fijnmazig netwerk van andere routes met meerdere dwarsverbindingen tussen deze routes. Dit netwerk van openbare ruimte sluit aan op de maat en schaal van de binnenstad;
- De bebouwing sluit aan bij een modern, hoogwaardig OV-knooppunt en zoekt tegelijkertijd de aansluiting bij de kleinschalige parcelering van de binnenstad;
- De openbare ruimte en bebouwingsplinten vormen een eenheid en zijn een verbindend element in het stationsgebied. Samen zijn ze de etalage van de stad. De inrichting van de openbare ruimte is van een hoog niveau;
- Herstel van de groene structuur van de Singel (bijzondere aandacht voor omgeving Museum Volkenkunde), en het creëren van voldoende verblijfsplekken.



Impressie toekomstig stationsgebied

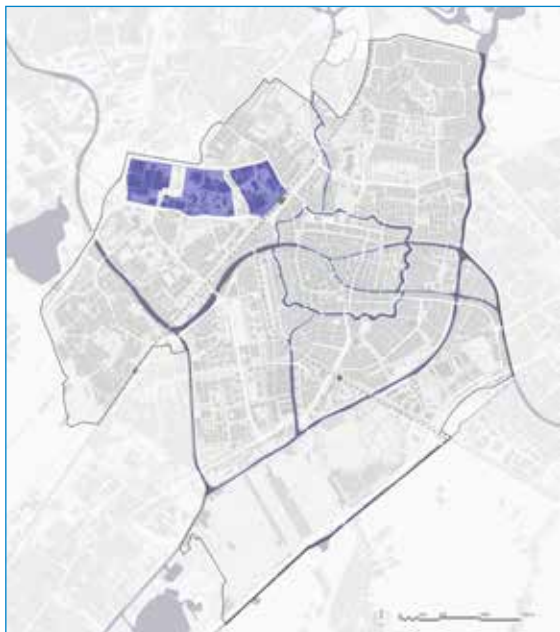




Impressie inrichting toekomstig stationsgebied



4.3 Bio Science Park



Leiden Bio Science Park voert nationaal de bedrijvigheid aan op het vlak van de biomedische life sciences. De Universiteit Leiden, de gemeente Leiden en de gemeente Oegstgeest willen het Bio Science Park laten doorgroeien tot een kenniscluster dat ook op mondiaal niveau toonaangevend is.

Gebiedsschets

Voor het Bio Science Park is een masterplan opgesteld, met als onderdeel daarvan een beeldkwaliteitsplan. De 'Hollandse campus' is de leidraad bij het verder vormgeven aan het Bio Science Park. De basis voor de inrichting van de openbare ruimte vormt het polderlandschap met brede sloten, rietoevers, grasbermen en inheemse bomen. Gebouwen staan met hun voorgevel in de rooilijn en worden door een vijf meter brede grasstrook gescheiden van het voetpad. Hierdoor liggen de voetpaden vrij in het landschap. De wegen

worden zoveel als mogelijk in elementenverharding uitgevoerd. De noord-zuidgerichte parken kennen hun eigen inrichtingstaal, mede afhankelijk van de ondergrond. Het Schilperootpark ligt op een uitloper van de strandwal en heeft daarom een afwijkende beplanting. De parken hebben paden met kleine klinkers.

Richtlijnen inrichting openbare ruimte

Groene verblijfskwaliteit

- Het gebied heeft een stedenbouwkundige opzet volgens het campusmodel: gebouwen in een groene setting, een parkachtige inrichting verbindt de autonome gebouwen;
- De openbare ruimte wordt ingericht voor verblijven en ontmoeten. De verblijfskwaliteit ligt in de grote groenstructuur;
- De openbare groenstroken zullen voornamelijk bestaan uit gras met elke vijftien meter een boom en uit natuurlijke bermen en oevers;
- Parkeerplaatsen worden landschappelijk 'ingepakt' door hagen.

Heldere structuren

Het Bio Science Park moet per auto, openbaar vervoer, fiets en te voet goed bereikbaar zijn. Goed ontworpen routes met een heldere oriëntatie en routing dragen hieraan bij. De wegen worden begeleid door bomen, waarbij de boomschoort de hiërarchie in wegenstructuur ondersteunt. Centraal door het Bio Science Park zijn brede paden geprojecteerd voor fietsers en voetgangers (de 'hartlijn'), die in een nog nader te bepalen, afwijkende materialisering mogen worden uitgevoerd. Deze hartlijn voldoet aan de kenmerken van het (hoofd)fietsnetwerk.

Rust en eenheid

Ook hier is rust het uitgangspunt. De hoeveelheid verschillende materialen en formaten, oppervlaktebehandelingen en details wordt beperkt. De openbare ruimte wordt in zo groot mogelijke eenheden ontworpen en opgeleverd. De bestrating van de wegen bestaat uit een betonstraatsteen met een natuurstenen deklaag (roodzwarte lavaro) en voor de voetpaden is gekozen voor een zwarte betonstraatsteen.



Impressie toekomstig Bio Science Park



Impressie toekomstige parkachtige inrichting van de openbare ruimte

De parkpaden (bestemd voor voetgangers en fietsers) worden in een speciale kleurenmix uitgevoerd.

Openbaar-privé

De kavelgrenzen en rooilijnen liggen niet altijd op dezelfde plek. De 'voortuinen' die hierdoor aan de openbare ruimte grenzen dragen bij aan de ruimtelijkheid van beide gebieden. De groenstrook tussen voetpad en bebouwing behoort tot de kenmerkende onderdelen van de wegprofielen. Deze strook is (in de meeste gevallen 5 meter breed) privé terrein. Voor een goede samenwerking tussen privé groen en openbaar groen is het belangrijk dat de voortuinen in dezelfde stijl worden ingericht als de groenstroken in de openbare ruimte. Dit houdt in dat ze overwegend uit gras bestaan met daarin ruimte voor bomen en heesters.

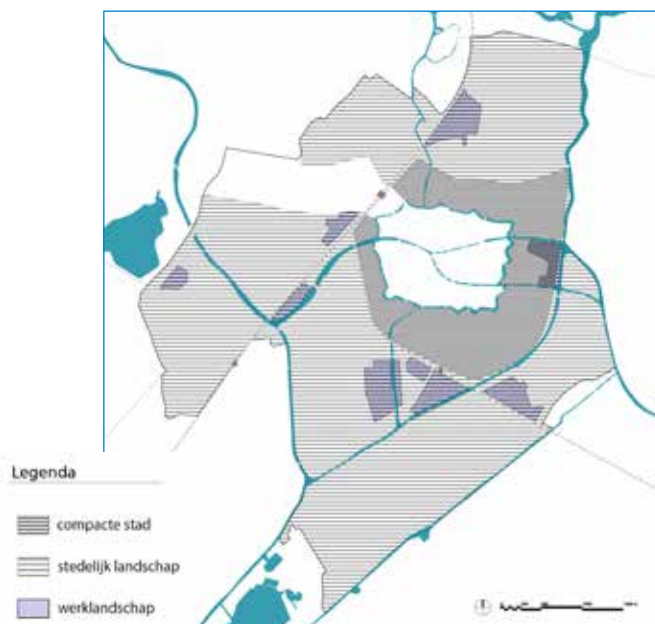
In juni 2011 is het document "materiaallijst Buitenruimte Leiden Bio Science Park" vastgesteld; in mei 2017 is een update vastgesteld. In dit document staan inrichtingsprincipes en de toe te passen materialen in meer detail verwoord.



openbaar

privé

4.4 De mantel



Verschiedende gebieden van de Mantel: de compacte stad, het stedelijk landschap en de werklandschappen (paars)

Onder de mantel verstaan we die delen van Leiden waar de openbare ruimte vooral gebruikt wordt door mensen die er wonen of werken. Het zijn woongebieden of bedrijventerreinen. Het overgrote deel van de stad valt onder de mantel. De verschillen tussen de wijken in de mantel zijn groot. Grofweg zijn er drie type inrichtingen te onderscheiden: de compacte stad, het stedelijke landschap en de werkgebieden (bedrijventerreinen). De compacte stad wordt gevormd door de vooroorlogse woonwijken, maar ook de nieuwe 'inbreidingswijken' (veelal herstructureringsgebieden) horen bij dit type gebied. Deze wijken liggen buiten de singels en vormen een schil rond de historische binnenstad. De bebouwing bestaat uit

gesloten bouwblokken die op een duidelijke manier de beperkte openbare ruimte begrenzen. De compacte stad wordt begrensd door de spoorwegen, de Willem de Zwijgerlaan en het Rijn-Schiekanaal.

Voor de naoorlogse uitbreidingsgebieden aan de rand van de stad is een zogenaamd stedelijk landschap kenmerkend. De openbare ruimte wordt hier niet langer ingekaderd door bouwblokken, maar dooradert als het ware de wijk. Er is meer openbare ruimte dan in de dichtbebouwde vooroorlogse gebieden.

Werklandschappen kenmerken zich door een inrichting met als leidmotief industriële bedrijvigheid.

Kenmerkend voor de inrichting van de mantel in z'n geheel is, dat in de jaren '70 en '80 op grote schaal de betonstraatsteen is toegepast en de straatbaksteen heeft vervangen. In aansluiting is de betonstraatsteen goedkoper, maar omdat beton niet kleur- en slijtvast is, oogt de betonstraatsteen na een paar jaar oud en flets. Dit draagt niet bij aan de gewenste beeldkwaliteit.

4.4.1 Algemene uitgangspunten voor de mantel

Voor de wijken in de mantel gelden de algemene uitgangspunten die ook voor de rest van de stad gelden en de verblijfskwaliteit vergroten: de auto moet minder zichtbaar in het straatbeeld aanwezig zijn, verkeersreguleringsmiddelen worden beperkt toegepast zonder de functionaliteit teniet te doen en er wordt meer ruimte voor groen gecreëerd. Het straatmeubilair voor de mantel is beperkt tot het assortiment zoals voorgeschreven in deel III van dit Handboek. Op een aantal onderdelen van het meubilair kan wel gekozen worden uit verschillende ontwerpen uit een bepaalde 'familie'. Daarbij wordt de wijk heel duidelijk als eenheid beschouwd en er mag dus niet op straatniveau worden gevarieerd.

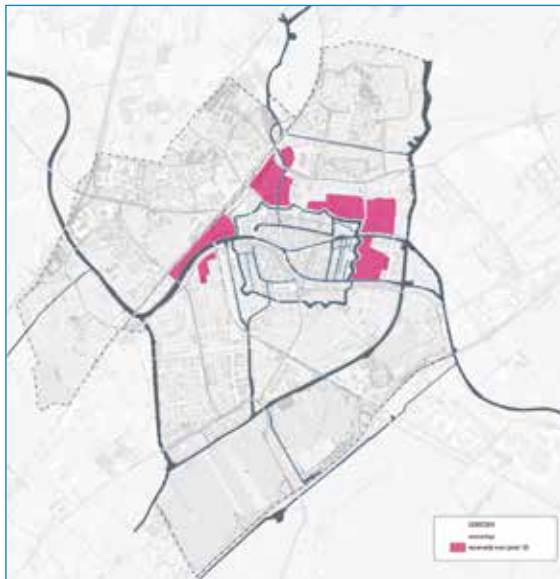
Voor de inrichting van de straat geldt eenduidigheid en gebruiken we beproefde materialen en formaten.

- rijbanen in straatbakstenen in keperverband;
- het trottoir in grijze betontegels met toeslag in halfsteensverband;
- trottoirbanden hebben een deklaag van gewassen basalt;
- parkeervakken worden uitgevoerd in straatbakstenen in elleboogverband. Aanduiding van de afzonderlijke parkeervakken wordt subtiel aangegeven;
- gebieds- en wijkontsluitingswegen zijn van zwart asfalt;
- vrijliggende fietspaden zijn rood asfalt, tenzij de fietspaden in een groengebied liggen en geen onderdeel uitmaken van het (hoofd)fietsnetwerk (zie paragraaf 3.3.5). Fietsstroken op het hoofdfietsnetwerk, bestaande uit de regionale hoofdroutes en stedelijke hoofdroutes, zijn rood asfalt.



fontein Kooipark

4.4.2 Extra uitgangspunten Perceelsstructuur: Kooibuurt, Zeeheldenbuurt, Noorderkwartier en Transvaalbuurt



Gebiedsschets

Aan het begin van de twintigste eeuw breidt Leiden uit buiten de singels. De stedenbouwkundige structuur werd daarbij gebaseerd op voormalige agrarische perceelsgrenzen. De wijken bestaan uit gesloten bouwblokken met een hoge bebouwingsdichtheid en smalle straatprofielen. De bebouwing vormt een helder kader voor de openbare ruimte: de veelal aaneengesloten gevelwanden bepalen de vorm van de omsloten openbare ruimte. De openbare ruimte is niet mee ontworpen bij de ontwikkeling van de wijk, de openbare ruimte is als het ware de 'restruimte' die overbleef na het ontwikkelen van de bouwblokken¹⁰. De bebouwing grenst direct aan de openbare ruimte. Door het ontbreken

¹⁰ Dit is niet het geval bij de buurt 'De Oude Kooi', waar de openbare ruimte is mee-ontworpen.

van voortuinen zijn de overgangen tussen privé en openbaar scherp. De gebruiksdruk op de beperkt aanwezige openbare ruimte is groot. De verkeersfunctie domineert en de toename van het autobezit heeft grote gevolgen gehad voor de inrichting. Trottoirs en boomstructuren hebben plaatsgemaakt voor meer parkeer- en verkeersruimte. Ook legt een veelheid aan soorten en modellen straatmeubilair (bloembakken, containers, verkeersborden, etc.) beslag op de openbare ruimte. De ruimte voor verblijf op straat is sterk verminderd, terwijl de openbare ruimte door de krappe

opzet en de kleine tuinen juist in deze wijken zeer intensief gebruik wordt als verblijfsruimte. In deze wijken is weinig openbaar groen aanwezig. Het groen dat er is, bestaat hoofdzakelijk uit straatbomen. Door het ontbreken van voortuinen is er geen privégroen dat het straatprofiel van een groene uitstraling voorziet. In deze wijken is regelmatig wateroverlast. Dit komt onder andere doordat er weinig oppervlaktewater aanwezig is, door de hoge bebouwingsdichtheden en door de grote hoeveelheid verharding



Driftstraat na herinrichting



Smal trottoir: trottoir heeft plaats moeten maken voor parkeerruimte

Richtlijnen inrichting openbare ruimte

• Vergroten verblijfskwaliteit

De verblijfskwaliteit in de krappe straatprofielen moet worden vergroot. Bij onvoldoende ruimte ligt de prioriteit van verdeling van de ruimte bij de voetganger. Het stallen van fietsen in de openbare ruimte krijgt speciale aandacht. Bij transformatie van de wijk zoeken we een mogelijkheid om fietsen op eigen terrein of inpandig te stallen en zo uit het straatbeeld te laten verdwijnen. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van een achterpad. Als dit niet mogelijk blijkt, zal het ontwerp een goede oplossing voor het stallen van fietsen moeten bieden.

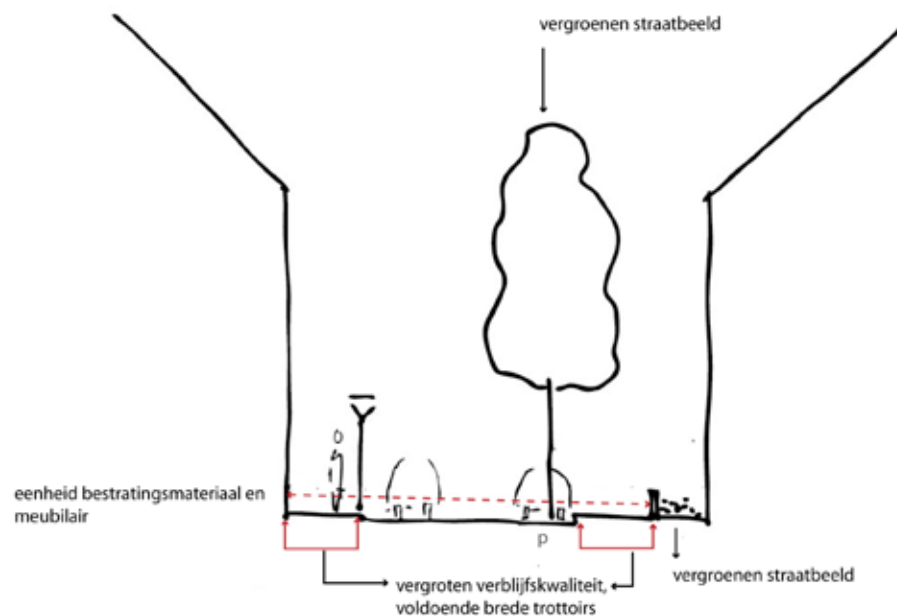
• Vergroenen straatbeeld

Bomen zijn het meest geëigende middel om deze wijken groener te maken. Behoud en versterking van de boomstructuur op de hoofdroutes (wijk- en erfontsluitingswegen) is daarom belangrijk. Als er voldoende ruimte is in het straatprofiel worden kleine voortuinen of geveltuinen gestimuleerd. Dit vergroent het straatbeeld en verzacht de nu zo scherpe overgangen tussen openbaar en privé. Erfafscheiding van bouwblokken moet uniform worden vormgeven. Ook al zijn de straatprofielen smal, er moet toch voor meer speel- en verbijfruimte worden gezorgd. Bij herinrichting is het daarom noodzakelijk dat parkeren zodanig wordt ingepast dat er meer verblijfsplekken, meer ruimte voor groen en minder verhard oppervlak gerealiseerd kan worden.

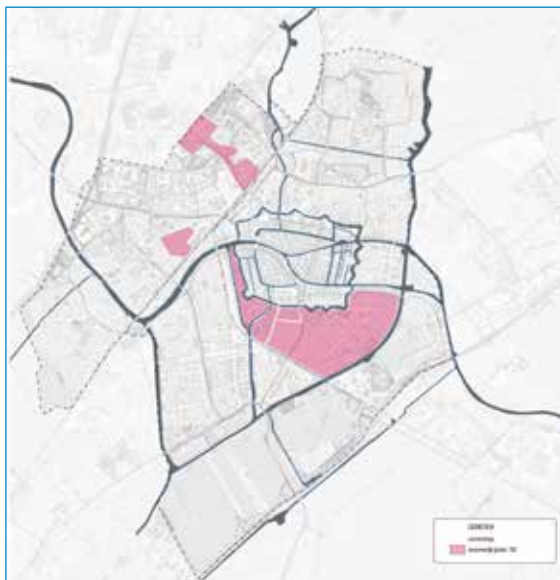
Om wateroverlast in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen moet bij herinrichting van deze wijken gestreefd worden naar het ontharden van de openbare ruimte. Ook moet de inrichting op andere manieren zo worden aangepast dat regenwaterstromen automatisch een route kiezen die minder overlast tot gevolg heeft.

• Eenheid in bestratingsmateriaal en meubilair

Door de beperkte ruimte in de krappe profielen is een rustig beeld hier misschien nog wel belangrijker dan elders. Het aantal gebruikte materialen, kleuren en texturen wordt extra beperkt. Daar waar geen traditioneel straatprofiel mogelijk is, wordt de openbare ruimte van gevel tot gevel met eenduidig bestratingsmateriaal ingericht: gebakken straatbakstenen. (In deel II, hoofdstuk 3.4.2 wordt dit principe beschreven) Bij smalle straten wordt ingezet op een rustige belijning. Dit betekent dat de slingerende straatprofielen rechtgetrokken dienen te worden.



4.4.3 Extra uitgangspunten integrale planvorming: Zuidelijke Schil, Vogelwijk en het Houtkwartier, deel van de lage Mors



Gebiedsschets

Tussen 1930 en 1940 wordt de openbare ruimte een belangrijk ontwerpuitgangspunt in de stedenbouwkundige opzet. De nieuwe wijken worden vanuit een totaalplan benaderd en complete straten en bouwblokken worden als één samenhangend geheel ontworpen. Dit is met name goed te zien in de 'Zuidelijke schil'¹¹. Dit gebied is door zijn architectonische en stedenbouwkundige opzet dermate waardevol dat dit deel van Leiden in 2010 is aangewezen als beschermd stadsgezicht.

Het gebied is als totaal plan ontworpen. Voorzieningen aan de hoofdstraten, plantsoenen en pleintjes goed zijn ingebed in het stedenbouwkundige weefsel en op belangrijke locaties zijn architectonische accenten aangebracht.

De afkadering van de openbare ruimte, zoals de overgang van openbaar naar privé of de begrenzing van plantsoenen, werd als integraal onderdeel van het stedenbouwkundig plan mee-ontworpen. Hierdoor ontstaat eenheid in de compositie, niet alleen op schaal van de straat, maar ook op schaal van de buurt als geheel.

De wijken hebben een zorgvuldig opgezette groenstructuur in de vorm van singels, lanen, plantsoenen en kleine parken. Het straatprofiel wordt doorgaans begeleid door laanbeplanting.



Erfafscheiding is integraal meeontworpen

De toename van het autobezit heeft ook hier grote gevolgen gehad voor de inrichting van de openbare ruimte. De fraaie brede straatprofielen worden veelal aan beide zijde benut voor parkeerplaatsen. Ook hebben boomstructuren en plantsoenen moeten wijken voor parkeer- en verkeersruimte.

De privétuinen dragen bij aan het groene karakter van de straat. De ondiepe voortuinen vormen veelal de overgang tussen bebouwing en straat, waarbij de erfafscheiding als onderdeel van het straatbeeld is meeontworpen. De groene kwaliteit van de voortuinen, een van de beeldkenmerken, staat onder druk door verdere verstening van de tuinen.



Parkeerdruk drukt stempel op straatprofiel en gaat ten koste van trottoir en groenstructuur

¹¹ (delen van) Vreewijk, de Professorenwijk, de Burgemeesterswijk, Tuinstadwijk en de Rijndijkbuurt. De onderlinge buurten vertonen diversiteit, waarbij de Vreewijk, Tuinstad en Staalwijk overeenkomsten hebben met de stedenbouwkundige kenmerken uit de jaren '20

Richtlijnen inrichting openbare ruimte

- **Integrale benadering bebouwing en openbare ruimte**

De klassieke opbouw van de buurten wordt duurzaam versterkt: de zorgvuldig ontworpen eenheid van deze wijken is daarbij leidend.

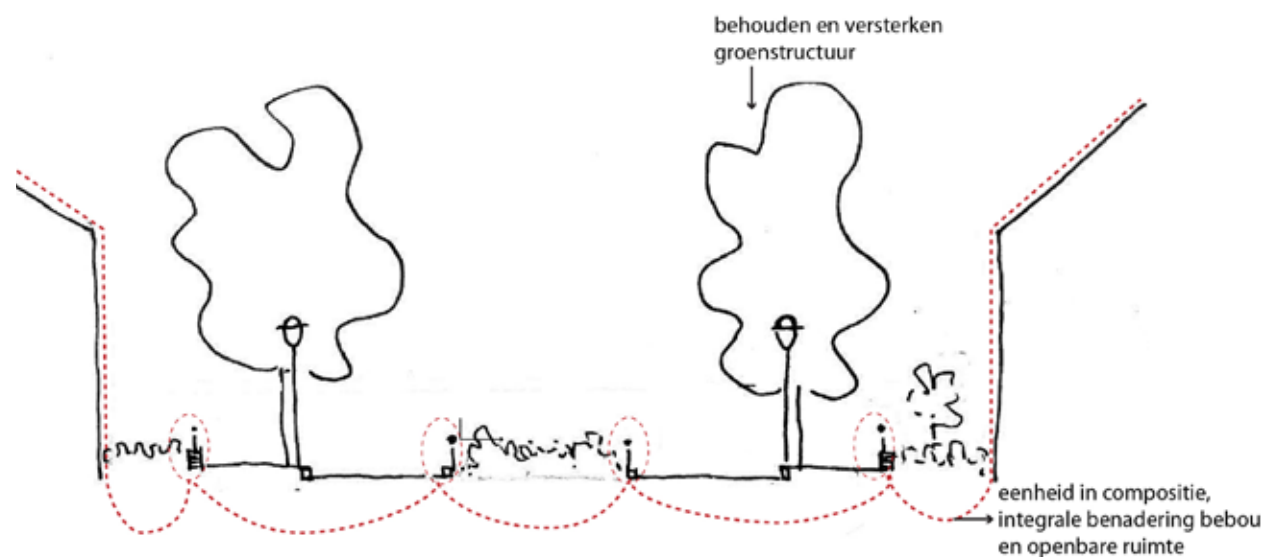
De straten hebben een afgewogen beeld van gevelwanden, daken, bouwvolume, straatinrichting, erfbebouwing en erfafscheiding. Bij transformatie is een integrale behandeling van bebouwing en openbare ruimte het uitgangspunt.

- **Versterken groen**

De groenstructuur behouden en versterken door herinrichting en zorgvuldig beheer. Het behoud van het kenmerkende privégroen en collectief groen moet worden gestimuleerd. Dit vraagt om het zoveel mogelijk terugdringen van de auto uit het straatbeeld¹².

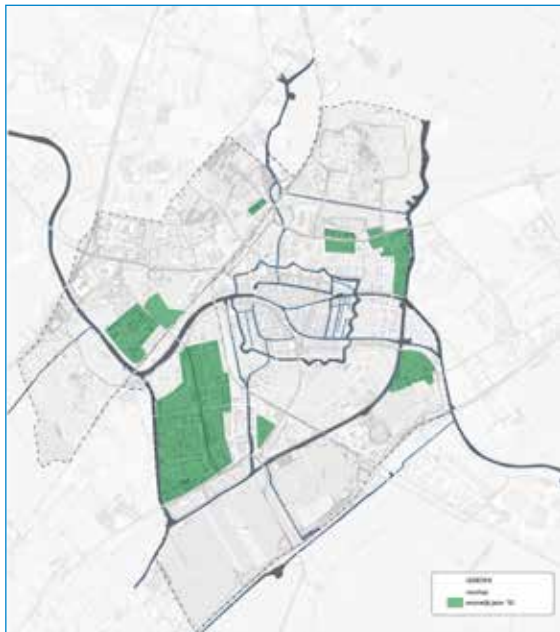
- **Eenheid en samenhang**

Materialisering conform standaard voor de mantel. Omdat de Zuidelijke Schil de status heeft van beschermd stadsgezicht is hier gekozen voor een verlichtingsarmatuur dat aansluit bij de specifieke stijlmerken van de Zuidelijke Schil.



¹² Deze ambitie kan alleen behaald worden, indien er een stadsbrede oplossing ten aanzien van de parkeerproblematiek wordt geboden.

4.4.4 Extra uitgangspunten van de Wijkgedachte: Zuidwest, weerszijde Willem de Zwijgerlaan, Meerburg, Morskwartier



Gebiedschets

Tussen 1950 en 1965 werd volgens de principes van de 'wijkgedachte' gebouwd. In de nieuwe wijken stond een evenwichtige verdeling van woningen, winkels en voorzieningen, zoals kerken en scholen, voorop. Kenmerkend zijn de als eenheid ontworpen 'stempels', rechthoekige composities van stroken laagbouw, middelhoogbouw en incidenteel hoogbouw, en de vermenigvuldiging hiervan tot buurt, wijk en stadsdeel. Deze wijken ontstonden door een snelle buurtgewijze groei op wisselende rooilijnen. Het gesloten bouwblok werd ingeruild voor aan één of twee zijden bebouwde blokken (strokenbouw en open hof). De overgang tussen openbaar en privé wordt gevormd door tuinen

en semi-openbaar groen tussen bebouwing en straat. Doordat bij gestapelde bouw de eerste bouwlaag veelal als berging wordt benut is er bij dit type woningen vaak onvoldoende relatie tussen bebouwing en straat. Kenmerkend voor deze wijken is de aanwezigheid van veel gemeenschappelijke openbare ruimte en weinig particuliere buitenruimte. Er is een doorlopende groen- en waterstructuur van parken, singelstructuren, groene wiggen, buurtparkjes, gemeenschappelijke tuinen, groenstroken en privétuinen in het ontwerp opgenomen. Het groen 'doorspoelt' als het ware op verschillende schaalniveaus de openbare ruimte. Door de veelheid aan openbare ruimte, wordt echter niet elke plek voldoende gebruikt. Naarmate de identiteit van de ruimte minder helder

is (doordat bijvoorbeeld de relatie met de bebouwing niet aanwezig is of door transformatie de plek geen onderdeel is van een logische structuur) verdwijnt ook de betekenis van de openbare ruimte. Verval ligt dan op de loer.

Tussen de bebouwingsstempels is een rationele verkeersstructuur gelegd. De hoofdstructuurwegen onderscheiden zich duidelijk van de woonstraten. Parkeren vindt plaats in haakse of langsparkerstroken, of is geclusterd in de stempel. Dit laat onverlet dat de parkeerdruk op de openbare ruimte groot is. De in deze periode gerealiseerde woningen sluiten niet meer aan bij de huidige woonwensen. De woningen zijn veelal gedateerd en te klein, en beschikken onvoldoende over privégroen. De huidige woonwens vraagt om een transformatie van deze wijken¹³.



Parkeerdruk op de openbare ruimte is hoog.



Groen structuur dooraderd de wijk: overgang tussen openbaar en privé door (semi) openbaar groen

¹³ Ten behoeve van deze transformatie heeft de gemeente Leiden het wijkontwikkelingsplan Zuidwest en Noord opgesteld. Deze documenten beschrijven de toekomstige stedelijke transformaties. Gebiedsvisie Zuidwest is de stedenbouwkundige uitwerking van het wijkontwikkelingsplan en beschrijft de ontwikkelingen voor de bebouwde en onbebouwde ruimte. De gebiedsvisie bevat duidelijke richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte.

Richtlijnen inrichting openbare ruimte

- **Behoud en versterking groenstructuur.**

- Bij herstructurering/herinrichting brengen we zorgvuldig de groene en blauwe dragers van de wijk in beeld.
- Bij transformatie moet de gelaagdheid van de groen- en wegenstructuur in stand gehouden worden en moeten de groene plekken een heldere identiteit krijgen. Dit vraagt om een integrale benadering van de openbare ruimte.

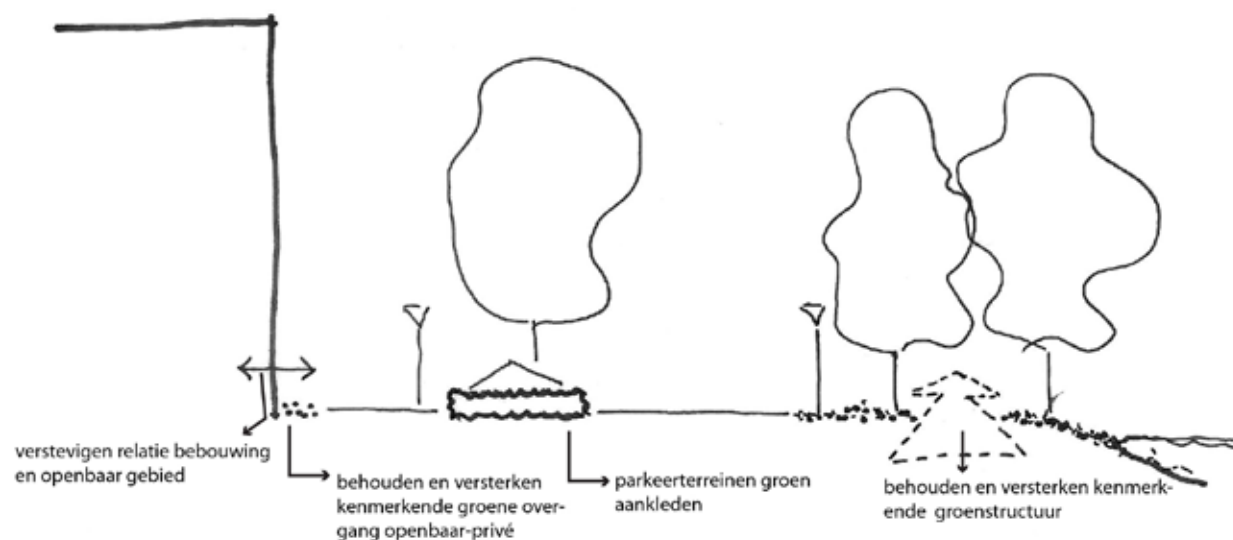
- In de wijken zijn veel waterpartijen en singelstructuren aanwezig. Deze dragen bij aan de verblijfskwaliteit van de wijken. De singels worden omzoomd door brede groene oevers met solitaire en robuuste bomen van parkachtige kwaliteit. Langs de waterkant mag niet worden geparkeerd.
- Door de hoge parkeerdruk is er veel druk op het groen en bijvoorbeeld op pleintjes of speelplaatsen. Door parkeren goed te organiseren en in te pakken met groen (bijvoorbeeld hagen) kan zonder verlies van parkeerplaatsen de verblijfsruimte en beeldkwaliteit vergroot worden.

- **Relatie bebouwing openbare ruimte**

Er moet ruimtelijke samenhang worden gecreëerd tussen bebouwing en openbare ruimte. Dit kan door de groengebieden en de straat een directe relatie te geven met de aangrenzende bebouwing. Denk bijvoorbeeld aan het anders benutten of anders vormgeven van de onderste verdieping van gestapelde bouw.

- **Eenheid in bestratingmateriaal en meubilair**

Conform de standaard voor de mantel.



4.4.5 Extra uitgangspunten Open Stad: Slaaghwijk, Park Kweeklust



Gebiedsschets

Kenmerkend zijn de als eenheid ontworpen woonbuurten, die zijn opgebouwd uit grootschalige, planmatig ontwikkelde architectonische complexen, zogenaamde megastructuren. De bouwblokken zijn in een landschappelijke setting in een snelle complexgewijze groei zonder rooilijnen gerealiseerd. De bebouwing bestaat uit galerijflats die zijn gegroepeerd tot lange wanden, in de plint bevinden zich doorgaans bergingen.

Er is tussen de megastructuren overvloedig veel openbare ruimte aanwezig, maar er is geen directe relatie tussen de woningen en de openbare ruimte. Door de jaren heen is de beplanting van deze buurten volwassen geworden en overadig gegroeid. Het gebrek aan een duidelijke relatie tussen

bebouwing en groen en de grote hoeveelheid ongestructureerd en dus onoverzichtelijk groen in de wijk, maakt dat de openbare ruimte als prettige ontmoetingsplek onvoldoende functioneert. Verval ligt hierdoor op de loer.

In deze wijken fungeert niet de straat als structurerend element, maar is het openbaar groen het bindmiddel van de wijk. Doordat het wegenpatroon nauwelijks onderscheid maakt in de profilering van hoofdwegen, secundaire wegen, en doodlopende wegen raakt men gemakkelijk gedesoriënteerd in de wijk. De grote parkeerclusters bij de centrale entree van de flats en de blinde gevels van de bergingen op de begane grond geven de omgeving rondom de woonflats een anoniem en desolaat karakter. Dit komt de beeldkwaliteit en de verblijfskwaliteit rondom de woonflats niet ten goede.



Galerijflats in een landschappelijke setting.

De huidige woonwensen staan op gespannen voet met de uitgangspunten van de bovengenoemde woongebieden. Er is veel vraag naar grondgebonden woningen met privégroen en deze wijken voldoen onvoldoende aan deze wens.

Daarnaast zorgt de monotone (huur)woningvoorraad ervoor dat de buurt een eenzijdige bewonerssamenstelling kent en kampt met de nodige sociale problematiek. Het slechte imago maakt dit type wijken impopulair als woongebied en we kunnen concluderen dat de Open Stad zich in een neerwaartse spiraal bevindt. Investeringsprojecten in de openbare ruimte en stadsvernieuwingsprojecten in de wijk zijn noodzakelijk om de neerwaartse spiraal te doorbreken en de leefkwaliteit te verbeteren.



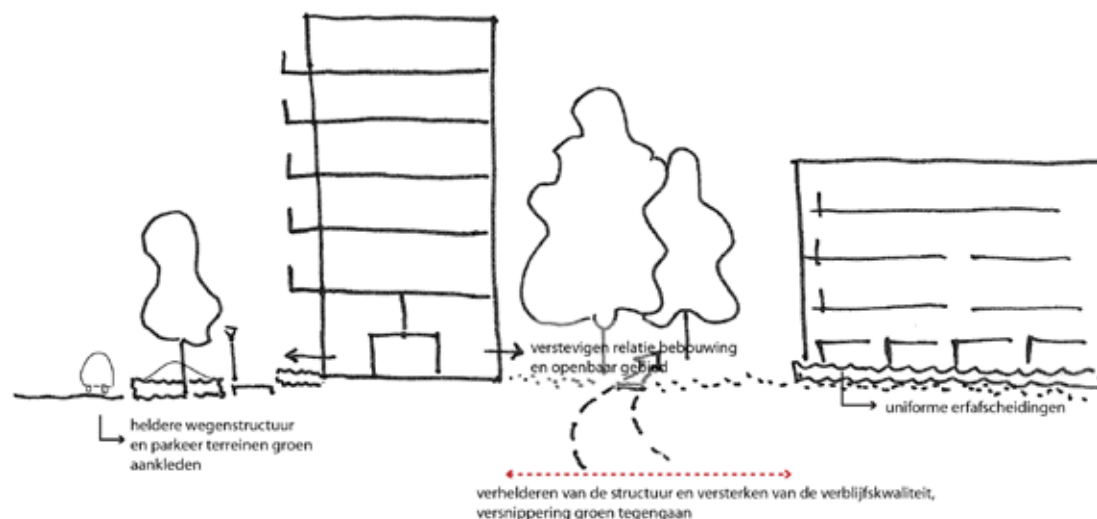
Grote parkeerclusters bij de centrale entree van de flat.

Richtlijnen inrichting openbare ruimte

• Versterking groenstructuur

Bij de opwaardering van de openbare ruimte en bij stedelijke vernieuwing dient zorgvuldig te worden omgesprongen met de groene kwaliteiten in de wijk. Uitgangspunt is het verhelderen van de structuur en het versterken van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Bij herinrichting moet worden gewerkt met een zorgvuldig ontwerp dat het groen een duidelijke functie en plek in de stedenbouwkundige structuur van de wijk geeft en daarmee de samenhang in de openbare ruimte versterkt.

- De grote en structuurloze groengebieden moeten zorgvuldig worden ingekaderd zodat ze de beoogde centrale (ontmoetings)plek in de wijk kunnen worden;
- Gebruikskwaliteit van groengebieden moet vergroot worden door versnippering tegen te gaan. Waar mogelijk worden voet- en fietspaden met elkaar gecombineerd;
- In de wijken zijn veel waterpartijen en singelstructuren aanwezig. Deze dragen bij aan de verblijfskwaliteit. Het water wordt nu onvoldoende als structuurdrager benut, maar kan in de toekomst bijdragen aan het leesbaar maken van de structuur van de wijk.



• Relatie bebouwing openbare ruimte

Er moet een ruimtelijke samenhang gelegd worden tussen het groen en de omliggende bebouwing. Erfafscheiding gelegen aan openbaargebied moet zorgvuldig en uniform worden vormgeven waarbij een relatie wordt gelegd tussen bebouwing en het aangrenzend openbaar gebied.

• Heldere vormgeving verkeersstructuur

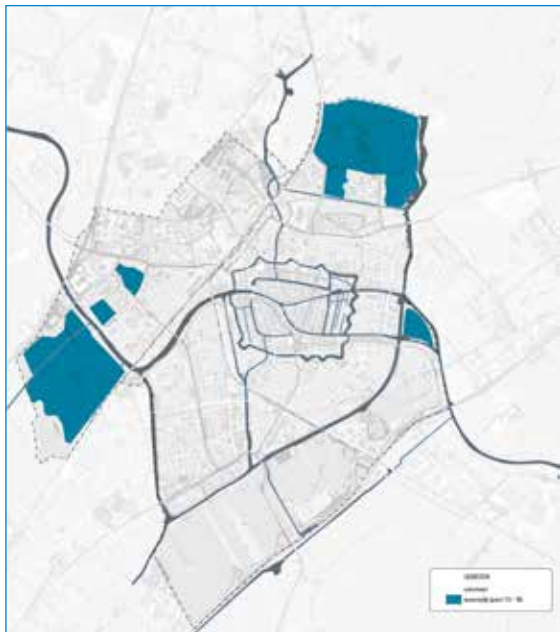
De verkeersruimte is vaak onlogisch door gebrek aan doorlopende structuren en gebrek aan hiërarchie in de inrichting van wegen. Bij herstructurering is het aanbrengen van een heldere wegenstructuur van belang. De hiërarchie van de wegstructuur moet leesbaar gemaakt worden door de verschillende soorten wegen in te richten volgens de voorschriften die in deel 2 van dit Handboek staan aangegeven.

Door parkeren goed te organiseren en aan te kleden met groen, door bijvoorbeeld hagen toe te passen, kan zonder verlies van parkeerplaatsen de verblijfsruimte en -kwaliteit vergroot worden.

• Plaatsing straatmeubilair

De plaatsing van los straatmeubilair zoals vuilcontainers dient in eenheid met de overige ontwerpelementen tot stand te komen.

4.4.6 Extra uitgangspunten Suburbaan I:



Gebiedsschets

Als reactie op de grootschaligheid van de open stad veranderden de ideeën over hoogbouw ingrijpend. Er ontstond weer belangstelling voor kleinschaligheid in de woonomgeving en de eengezinswoning met een tuin. De wijken die vervolgens ontstaan, bestaan hoofdzakelijk uit laagbouwblokken in ingewikkelde patronen. De bouwblokken bestaan uit aan twee of meer zijden bebouwde blokken (een molenwiek, meander- of openhofverkaveling) die projectgewijs en in grote aantallen werden ontwikkeld. De bebouwing is seriematig en homogeen op buurtniveau. Kenmerkend zijn de als eenheid ontworpen woonbuurten op basis van het woonerfprincipe (straat op één niveau, geen trottoir). Dit komt vooral tot uitdrukking in de Merenwijk. Hoewel in de andere wijken het karakteristieke woon-

erfprincipe minder is toegepast, staat ook hier de verblijfskwaliteit centraal. De auto is te gast in de woonomgeving.

De vaak doodlopende woonstraten worden met een ringstructuur ontsloten. De straatruimte is vormgegeven als verlengstuk van het domein van de bewoners. Om de kleinschaligheid te benadrukken werd gebruik gemaakt van een groot arsenaal aan toegepaste materialen en kleuren. Ondanks het feit dat de wijken op autobezit zijn ontworpen, heeft de toename van het autobezit ook in deze wijken een

beeldbepalend effect. De fijschalige groenelementen en karakteristieke doorlopende vloer van de woonerven staan onder druk en lopen vol met parkeer- en verkeersruimte. Ten tijde van de ontwikkeling van deze wijken werd de bestrating in betonstraatstenen toegepast. Betonstraatstenen blijken erg sleets en het bestratingsmateriaal maakt in deze wijken dan ook een gedateerde indruk. De hoofdverbindingen in de wijk hebben een robuuste groenstructuur. Centraal in de wijken is veelal een groot park gelegen. In de woonstraten is het privégroen een belangrijke drager van het groene karakter.



Woonerf met fijschalige groen elementen en doorlopende vloer



Betonstraatstenen geven straat een gedateerd en grijs beeld.

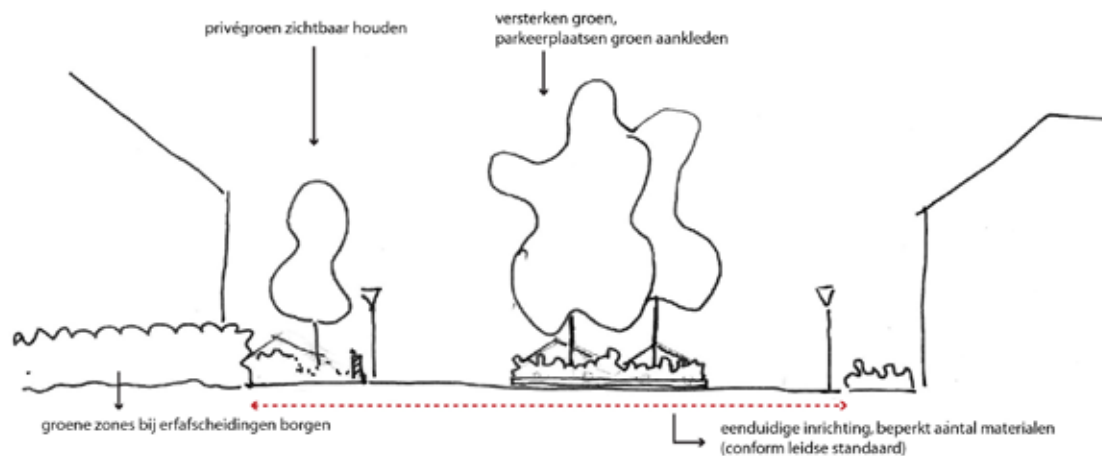
Richtlijnen inrichting openbare ruimte

• Eenheid in bestratingsmateriaal en meubilair

De bestrating volgt de Leidse standaard, gebakken straatbakstenen en betontegels op het trottoir. In deze wijken, waar veel verschillende materialen gebruikt zijn, is dit een opvallende aanpassing. Bij gelijkvloerse woonerven wordt het gebakken materiaal van gevel tot gevel toegepast. Meubilair uniform op wijkniveau conform het assortiment uit Deel 3 van dit Handboek. Overvloed aan obstakels dient te worden voorkomen.

• Groene kwaliteiten versterken

Het contrast tussen groen en straat moet duurzaam worden aangepakt. De auto bij voorkeur op eigen terrein parkeren, parkeeroplossingen in de openbare ruimte groen aankleden. De groene zones bij de erfafscheidingen moeten worden geborgd. Schuttingen en bergingen zijn onwenselijk. De ruimte en de groene kwaliteit van de hoofdstructuur van de wijk moeten worden behouden en versterkt. Het privé-groen moet zichtbaar en groen blijven, want het is een belangrijke drager van het groene karakter. De aanwezige landschappelijke kwaliteiten moeten behouden blijven.



4.4.7 Extra uitgangspunten Suburbaan II: Haagwegkwartier, Roomburg, Boshuizen



Gebiedsschets

Kenmerkend zijn de als eenheid ontworpen woonbuurten op basis van esthetische composities van laag- en middel-hoogbouw in een gesloten verkaveling of openhofverkaveling. De bebouwing is projectgewijs ontwikkeld. Het onderliggend landschap vormt de leidraad voor stedenbouwkundige opzet.

Kenmerkend zijn de heldere, geometrische vormen van de bouwblokken en op de context gerichte thematische stedenbouw. De auto is te gast in de woonomgeving. Duidelijke overgangen tussen privé en openbare ruimte zijn vormgeven met mee-ontworpen erfafscheiding. De bebouwing is seriematig en homogeen op straatniveau. Verblijfsruimte is in de structuur mee ontworpen en vormt (een aaneenschakeling) van centrale plekken in de wijk.

Tussen de woonbuurten of bouwblokken zijn groengebieden geconcentreerd. Deze groenstructuur begrenst de afzonderlijke eenheden enerzijds en verbindt ze anderzijds. De hoofdverbindingen in de wijk hebben een robuuste groenstructuur. In de woonstraten is het privégroen een belangrijke drager van het groene karakter.



Meeontworpen overgangen tussen openbaar en privé.



Meeontworpen overgangen tussen openbaar en privé.

Richtlijnen inrichting openbare ruimte

- **Inrichting moet de hoofdstructuur ondersteunen.**

Lange lijnen en een heldere opzet afkomstig van de landschappelijke onderlegger zijn het uitgangspunt. De zichtlijnen en doorlopende structuren moeten leesbaar blijven. Het is van belang dat de positionering van het meubilair de geometrische structuur van de wijk ondersteunt (bijvoorbeeld door het meubilair in modules in een lijn te plaatsen). Het ongecoördineerd vol zetten van de openbare ruimte met (toekomstige) ruimteclaims van bijvoorbeeld elektriciteitskasten en andere voorzieningen is uit den boze.

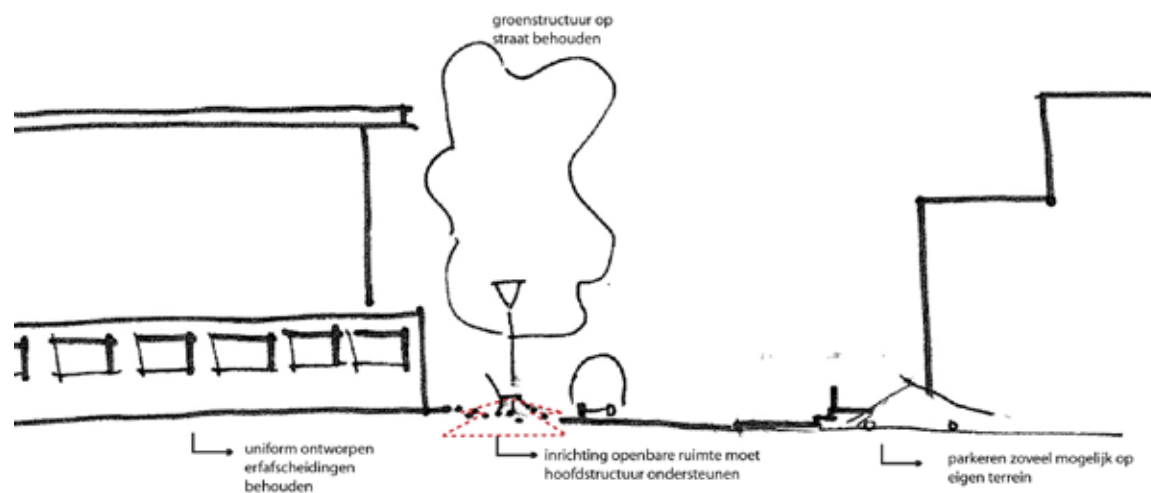
- **Inzetten van groen**

Er is groen in de straat aanwezig, maar niet in overvloed. Van belang is dat de groenstructuur op straatniveau niet door andere ruimte claims wordt teruggedrongen. Daarnaast stimuleren dat het privégroen zichtbaar en groen wordt gehouden, want dat vormt een belangrijke drager van het groene karakter op straat. De verbindingen en zichtrelaties met de aanwezig landschappelijke kwaliteiten moeten behouden blijven.

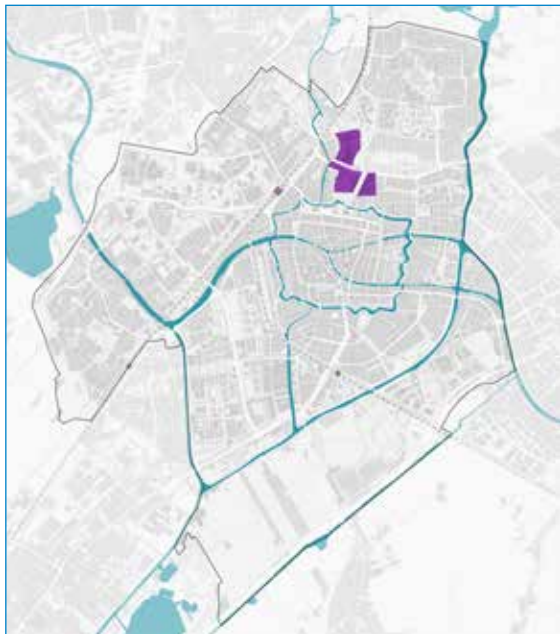
- **Eenheid in bestratingmateriaal en meubilair**

Conform de standaard voor de mantel.

- In autovrije straten kunnen verscheidene soorten gebakken materiaal worden toegepast. De parkeerdruk in de openbare ruimte moet worden opgelost door deze grotendeels op te vangen op eigen terrein of op collectieve terreinen, bij voorkeur uit het zicht.



4.4.8 Extra uitgangspunten Nieuwe stedelijkheid (Nieuw Leyden, Groenord en Kooiplein)



Gebiedsschets

Naar aanleiding van wijkontwikkelingsplannen is in Leiden een aantal gebieden aangewezen als transformatiegebied. Hier wordt een uitzondering op de inrichtingsprincipes van de mantel toegestaan. De inbedding van deze plangebieden dient echter met de algemeen geldende materialen en vormgevingseisen te gebeuren. Enkele projecten zijn al bijna afgerond, andere gebieden worden de komende decennia gerevitaliseerd. Deze gebieden liggen veelal in of nabij de vooroorlogse stadsuitbreiding uit de jaren '20. Deze stadsvernieuwingsprojecten worden planmatig ontwikkeld. Het gesloten bouwblok vormt de basis en de openbare ruimte wordt ingekaderd door strakke gevel en rooilijnen,

waarbij de overgang tussen openbaar en privé wordt meentworpen. De plannen worden gekenmerkt door een relatief hoge dichtheid en een menging van functies en gebouwtypes. Ook de inrichting van de openbare ruimte heeft een hoog ambitieniveau. Ondanks de hoge dichtheid wordt ernaar gestreefd de gebieden te voorzien van groenstructuren, waterplannen en een aantrekkelijke inrichting. Parkeren dient zoveel mogelijk inpandig te worden gerealiseerd



Autovrije woonstraten in Nieuw Leyden.



Richtlijnen inrichting openbare ruimte

- **De openbare ruimte is primair een verblijfsgebied.**

De auto wordt zoveel mogelijk uit het straatbeeld geweerd, parkeren wordt inpandig opgelost.

In bepaalde ontwerpen kan dat vragen om toepassing van het shared space-principe:

- de verblijfsruimte loopt van gevel tot gevel;
- de buitenruimte is als één geheel ontworpen;
- er is geen opdeling in zones per verkeerscategorie;
- het aantal gebruikte materialen, kleuren en texturen is beperkt: rustig beeld.

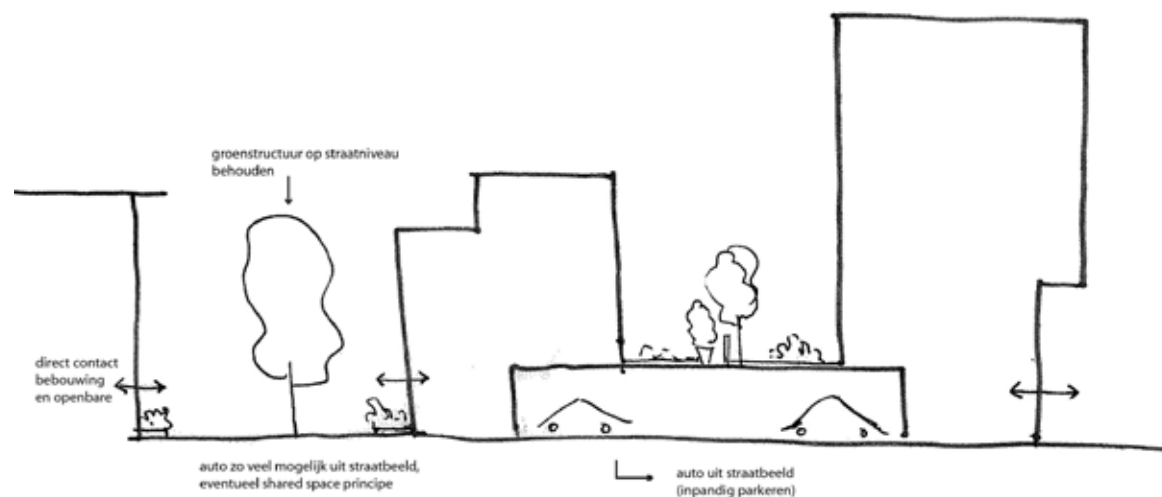
- **Groen**

Het groen in de straat is aanwezig, maar niet in overvloed. Van belang is dat de groenstructuur op straatniveau wordt meegenomen, waarbij voldoende groeiruimte voor groen essentieel is. We zetten hier krachtig op in, om te voorkomen dat het groen door andere ruimteclaims (zoals parkeren, kabels en leidingen, transformatorkastjes) wordt verdrongen.

- **Eenheid in bestratingmateriaal en meubilair**

In autovrije straten kunnen verschillende soorten gebakken materiaal worden toegepast.

In Nieuw Leyden is voor een specifieke bestrating gekozen. Deze bestrating ondersteunt de gebiedsspecifieke identiteit. Alleen bij hoge uitzondering en met toestemming van de TACOR is afwijkend materiaal mogelijk. Aandachtspunt is het goed en logisch aansluiten van de overgangen van tussen de nieuwe wijk en de bestaande context.



4.4.9 Extra uitgangspunten bedrijventerreinen: De Waard, het Hallengebied, bedrijventerrein Meren- wijk, Westwal, industrie-terrein Rooseveltstraat, bedrijventerrein Cronesteyn en bedrijventerrein Roomburg



Gebiedsschets

Vanaf de jaren '50 zijn er bedrijventerreinen ontwikkeld. De structuur, omvang en uitstraling varieert per bedrijventerrein. Over het algemeen laat de kwaliteit van de openbare ruimte van bedrijventerreinen te wensen over. Er is weinig openbare ruimte en deze is functioneel ingericht. Goede bereikbaarheid voor (vracht)autoverkeer is daarbij leidend.

Er is relatief weinig samenhang in de stedenbouwkundige opzet en de inrichting van de openbare ruimte. Een goede samenhang wordt verkregen door regels over de inrichting

van voorterrein en -gevels, maar niet alle bedrijventerreinen hanteren dit soort regels. Voldoende laad- en losvoorzieningen en parkeergelegenheid drukken een dominante stempel op de belevingswaarde van de openbare ruimte van bedrijventerreinen. De verblijfskwaliteit is ondergeschikt. De rijwegen bestaan veelal uit asfalt, trottoirs uit betontegels.

Op bedrijventerreinen is weinig openbaar groen aanwezig, het openbaar groen dat er is bestaat hoofdzakelijk uit straatbomen. Deze hebben vaak te leiden onder de grote hoeveel-

heid zwaar verkeer die passeert en staan hierdoor onder druk. Met de verandering van de bedrijvigheid, van industrieel naar dienstverlenend/kenniseconomie, verandert ook de vraag naar het soort openbare ruimte op bedrijventerreinen: van functioneel en autogericht naar representatief en verblijfsgericht.

Voor een aantal bedrijfslocaties (zoals Groenoord, en mogelijk de Waard) transformeert de samenstelling op den duur, van monofunctioneel bedrijventerrein naar een functiemenging waar wonen en bedrijvigheid gemixt worden.



Functionele en autogerichte inrichting straatprofiel, verblijfskwaliteit is ondergeschikt



Representatief straatprofiel, waarbij groenstructuur beeld bepaald.

Richtlijnen inrichting openbare ruimte

- **Inzetten op duurzaamheid en verblijfskwaliteit**

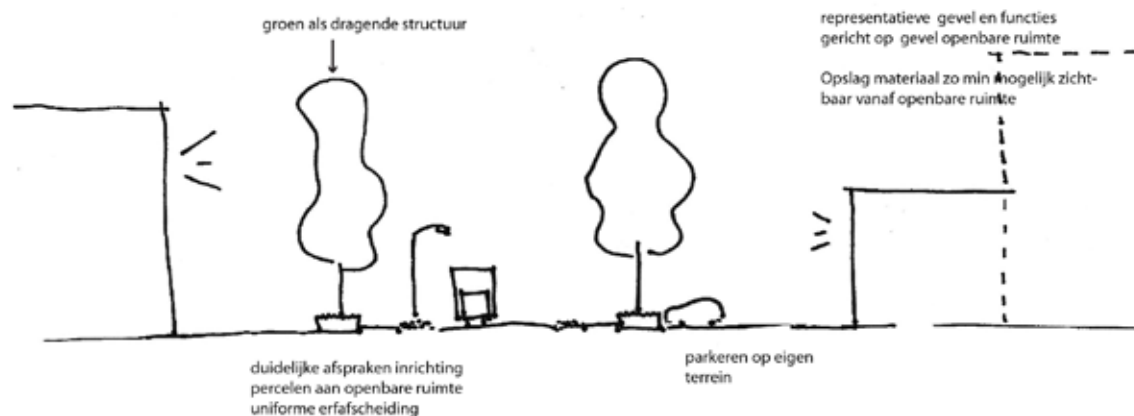
De bedrijventerreinen ondergaan een transformatie. De markt verandert en aangrenzende gebieden en functies veranderen. Ook van bedrijventerreinen wordt geëist dat zij meegaan in de trend van verduurzaming en intensivering van het grondgebruik. Daarom dient de openbare ruimte aangepast te worden, van alleen functioneel naar functioneel en tegelijkertijd representatief en gericht op verblijf en ontmoeting. Duidelijke afspraken over inrichting van percelen grenzend aan de openbare ruimte (bijvoorbeeld over manier van erfbegrenzing en over reclame-uitingen) geven samenhang in het straatbeeld en zijn een belangrijke drager voor de identiteit en uitstraling van een bedrijventerrein als geheel.

- **Groen en water als dragende structuur**

Bij de opwaardering van de openbare ruimte en bij transformatie van het bedrijventerrein dient voldoende ruimte te komen voor groen en water. Groen en water zijn belangrijke ruimtelijke dragers en verhogen de verblijfskwaliteit. Door de groenstructuren van de bedrijventerreinen te verbinden met de groenstructuren uit de omgeving verhogen we de samenhang met de omgeving.

- **Eenheid in bestratingsmateriaal en meubilair**

Inrichting kan sober en functioneel, maar moet eenduidig zijn over het gehele bedrijventerrein. Asphalt of op de rijbaan en betonsteen op het trottoir.



5. Uitgangspunten inrichting plekken

Er zijn in de stad allerlei plekken te vinden die zo uitzonderlijk zijn, dat ze een extra bijdrage leveren aan de identiteit van Leiden. Kenmerkend voor deze plekken is dat ze een belangrijke verblijfsfunctie hebben. Op deze plekken is een verbijzondering in de inrichting van de openbare ruimte toegestaan, mits deze niet te veel afwijkt van de standaard van het gebied (binnenstad, stationsgebied, Bio Science Park of mantel) waar de bewuste plek deel van uitmaakt.

We onderscheiden vijf type plekken:

- stadspleinen;
- belangrijke routes in de binnenstad;
- wijkcentra;
- buurtpleintjes;
- parken.

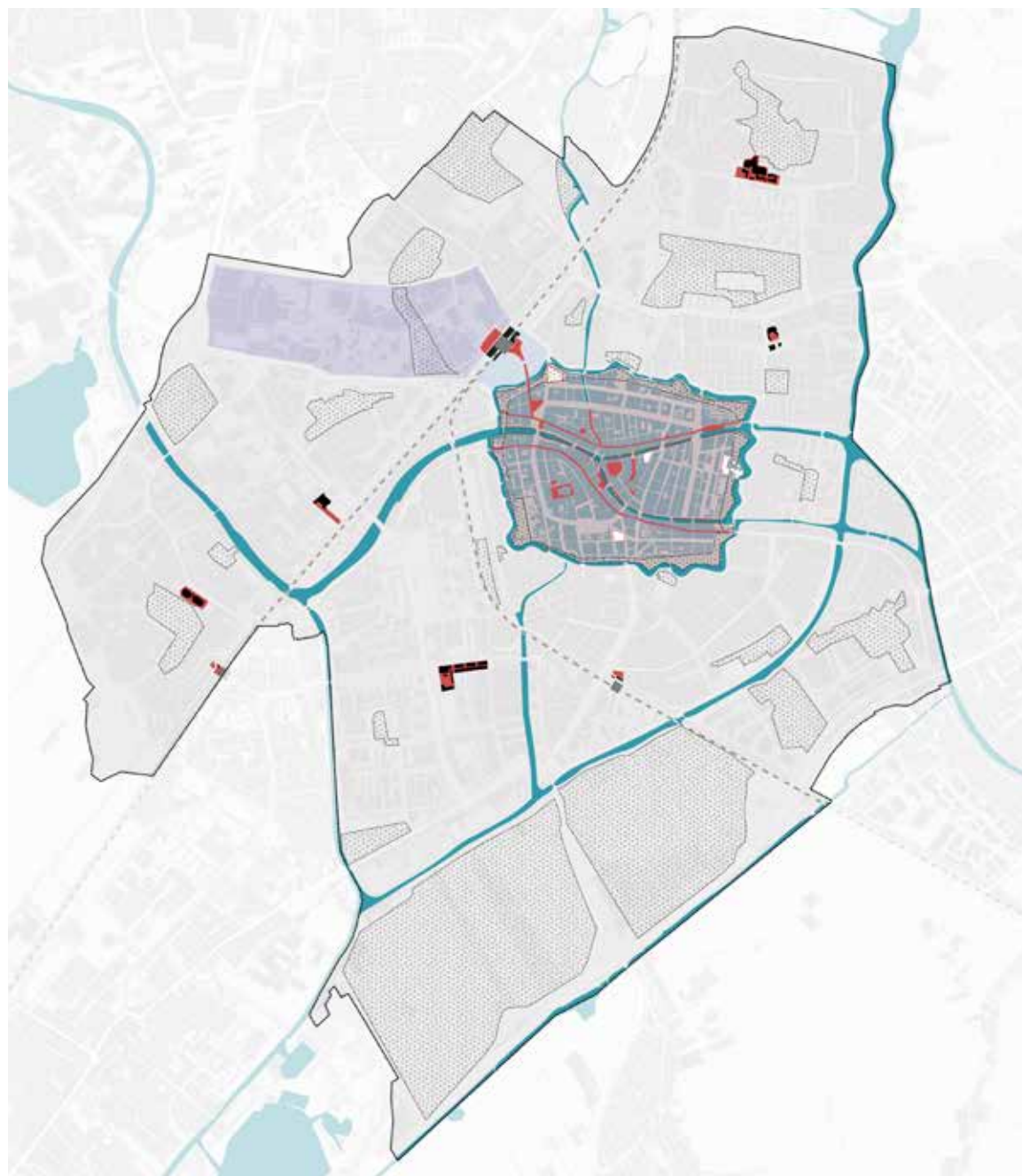
In de volgende paragrafen staan de huidige plekken in Leiden benoemd. In de toekomst kan dit transformeren, er kunnen plekken bijkomen.

Richtlijnen inrichting plekken

- In eerste instantie worden uitzonderlijke plekken ingericht volgens de standaard van de gebieden waar ze in liggen. Goed beargumenteerd mag op deze plekken op details van de standaard worden afgeweken. De plekken blijven wel afgestemd op de omgeving en worden op heldere wijze ingebed in de omgeving;
- De keuze voor bepaalde materialen zal recht moeten doen aan het gebruik en de betekenis van de plek en de karakteristiek van de wijk moeten versterken. De ontwerper zal zijn keuzes moeten beargumenteren;
- Er worden duurzame en tijdloze materialen toegepast, die makkelijk in onderhoud zijn en eenvoudig kunnen worden hersteld of vervangen;
- De afwijking moet beheerbaar zijn. Dit betekent dat het budget voor beheer geregeld moet zijn. Wanneer gekozen wordt voor afwijkingen die beheer-kosten-verhogend zijn moet er ook een besluit komen voor het beheerbudget.

Een plek voldoet aan een of meer van onderstaande criteria:

- intensief gebruik van de openbare ruimte;
- afwijkend gebruik van de openbare ruimte;
- de betekenis van de plek is wijk- of zelfs stadsoverstijgend;
- de plek is een icoon voor de stad;
- de plek heeft een verblijfsfunctie en nodigt uit tot ontmoeting;
- de plek heeft uitzonderlijke cultuurhistorische waarde.



Legenda

GEBIEDEN

- Binnenstad
- Stationsgebied
- Bio Science Park

PLEKKEN

- stadspolein, wijkcentra en stationspleinen
- parken

5.1 Stadspaleinen

De bekendste paleinen in Leiden bevinden zich in de binnenstad en in het stationsgebied. Op deze locaties is de openbare ruimte een belangrijke imago drager voor de stad.

De (historische) betekenis, de locatie in het stedelijk netwerk, de stedenbouwkundige opzet en de inrichting van de openbare ruimte bepalen in hoge mate de beleving van de plek.

De plekken hebben een logische begrenzing. Veelal zijn dit de aangrenzende gevelwanden of een naastliggende straat. Aanliggende stegen en straten worden volgens de standaard uitgevoerd, tenzij ze een duidelijk onderdeel zijn van de plek.

Dit zal per plek moeten worden beoordeeld. In onderstaand kader zijn de paleinen in de binnenstad benoemd. Diverse paleinen zijn nu nog slechts plekken van geringe betekenis voor de stad, maar hebben wel de potentie om met behulp van een goede inrichting van de openbare ruimte uit te groeien tot een echt stadspalein.

Ook zijn de bijzondere routes en historische lijnen benoemd die over de gehele lengte met een continue vormgeving en materialisatie herkenbaar worden gemaakt.

Voorbeelden en inspiratie kader

De inrichting van deze locaties straalt een hoog ambitieniveau uit, zonder dat er teveel wordt afgeweken van de standaard voor deze gebieden.

In de historische kernen van de binnenstad (Pancras, Pieterswijk en Maredorp) moet de inrichting aansluiten op het historische karakter. Gebakken materiaal in de binnenste beter

mix is een gegeven. Het toepassen van accenten in natuurstenen in grijs tinten zoals de Luikse kei of een hardsteen sluit aan bij het karakter van de binnenstad.

Het meubilair volgt in principe de standaard voor de binnenstad. In hoge uitzondering kan hier op de plekken van worden afgeweken.



Stadhuisplein heeft als basis de binnenste beter mix, en is verbijzonderd met natuursteen en grote boomroosters



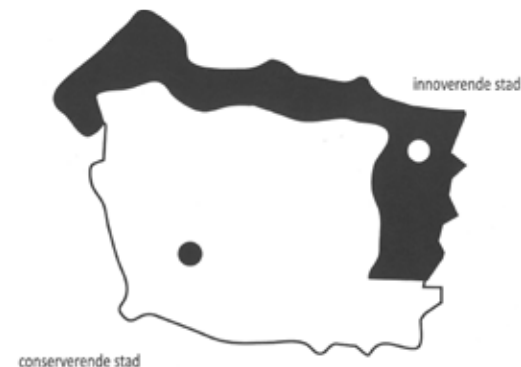
Hooglandsekerkgracht heeft als basis de binnenste beter mix en luikse kei, en is verbijzonderd door de bomen in halfverharding te plaatsen met een natuurstenen opsluitband

Uitgangspunten plekken in de conserverende stad

De historische kernen van de binnenstad worden vanwege de sterk historische context in het document 'Verder met de binnenstad' getypeerd als de 'conserverende stad'

- De inrichting van deze locaties straalt een hoog ambitieniveau uit, zonder dat er teveel wordt afgeweken van de standaard van de binnenstad;
- De pleinen hebben een hoge verblijfskwaliteit;

- De inrichting moet aansluiten op het historische karakter. Gebakken materiaal in de Binnenste beter mix is een gegeven. Het toepassen van accenten in natuurstenen in grijstinten zoals de Luikse kei of een hardsteen sluit aan bij het karakter van de binnenstad;
- Het meubilair volgt in principe de standaard voor de binnenstad. In hoge uitzondering kan hier op de plekken van worden afgeweken.



inspiratiekader Stadspleinen

De innoverende stad

De sfeer van de openbare ruimte in de buitenste rand aan het noordoosten van de binnenstad wordt ook gekenmerkt door de industriële ontstaansgeschiedenis. Dit gebied wordt in het document 'Verder met de binnenstad' getypeerd als de 'innoverende stad'. Op de in dit gebied geselecteerde plekken (Meelfabriek en Nuonterrein) wordt in principe de standaard toegepast, maar daar kan, gezien de bijzondere status, op details van worden afgeweken. Een modernere vormgeving van het straatmeubilair, ondersteunend aan het industriële verleden, behoort dan tot de mogelijkheden. Een goede onderbouwing van de afwijking is daarbij een voorwaarde en ook moet de duurzaamheid en de beheerbaarheid van de objecten aangetoond worden.

Bomen op pleinen

Groen is een belangrijk middel om pleinen van een prettig verblijfsklimaat te voorzien. Majestueuze bomen kunnen op pleinen beeldbepalend zijn en passen binnen de Leidse ambitie de binnenstad van een groener karakter te voorzien. Het creëren van goede groeimogelijkheden zowel onder- als bovengronds voor de boom is noodzakelijk. Maar ook het beschermen van de boom tegen beschadigingen is wezenlijk (bijvoorbeeld aan boomroosters).

5.2 Belangrijke routes binnenstad: Rijnlopen, Rijndijken, Mare en Stationsweg

In de binnenstad onderscheiden we een aantal routes of lijnen die belangrijk zijn vanwege historie of als aanlooproute naar het kernwinkelgebied. De inrichting van de openbare ruimte moet de kwaliteit en herkenbaarheid van de lijn over de gehele lengte ondersteunen. Dit is in de huidige situatie niet het geval. Om dit te bereiken zijn ingrepen in de openbare ruimte noodzakelijk. Soms zijn de ingrepen met betrekkelijk eenvoudige maatregelen te realiseren. In andere gevallen, met name waar de opgave verkeerskundige vraagstukken raakt, is de opgave complexer van aard.

5.2.1 Rijnlopen en Rijndijken

Rijnlopen: In de huidige situatie is de herkenbaarheid van de Rijn als bijzondere watergang minimaal, doordat er in de inrichting geen onderscheid wordt gemaakt tussen de Rijnkade en de overige kades. Een ander knelpunt wordt gevormd door de hoge parkeerdruk: geparkeerde auto's ontnemen zicht op de Rijn en marginaliseren verblijfskwaliteit van de belangrijkste (historische) drager van de binnenstad van Leiden

Rijndijken: Momenteel worden deze belangrijke historische structuren niet als doorgaande lijn ervaren. Mede door de overheersende verkeerskundige inrichting van de straten is de herkenbaarheid van de Rijndijken naar de achtergrond gedrukt. Op bepaalde delen van de Rijndijken is het (bus) verkeer dermate dominant dat de verblijfskwaliteit te wen-

sen overlaat. Daarnaast correspondeert het huidige materiaalgebruik van de bestrating niet met het gewenste historische beeld.

Uitgangspunt bij herinrichting

De inrichting van deze routes straalt een hoog ambitieniveau uit met een hoge verblijfskwaliteit, zonder dat er teveel wordt afgeweken van de standaardinrichting van de binnenstad. Het versterken van de historische uitstraling vormt het uitgangspunt. Het is van belang de gehele lengte van de Rijnloop en Rijndijken als een herkenbare eenheid wordt vormgegeven. Specifiek voor de Rijndijken geldt dat deze vaak ook een belangrijke rol spelen in het hoofdfietsnetwerk met de bijbehorende aandacht voor comfort en veiligheid.



Staalkaart Rijnlopen en Rijndijken

Uitgangspunten Rijnlopen

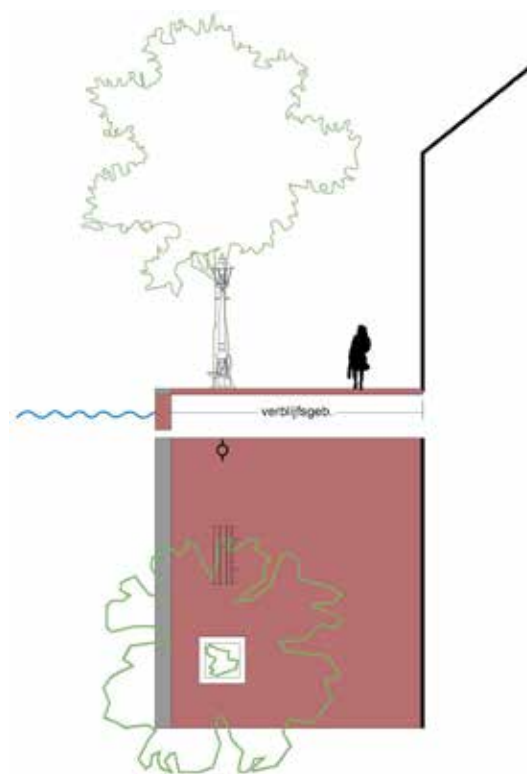
Hoge verblijfskwaliteit aan de Rijn;

- Directe relatie straat en Rijn, directe relatie van de bebouwing met de Rijn;
- Kade op één niveau bij autovrije zone, indien gewenst bij autoluwe zone subtiel bandzicht aanbrengen;
- Bomen van de 1e grootte langs de kademuur;
- Meubilair in modules op één lijn, evenwichtige verdeling straatprofiel (voldoende maat tussen meubilair en kademuur);
- Geen onnodige objecten aan de waterkant, objecten die de verblijfskwaliteit niet ondersteunen zoveel mogelijk beperken;
- Parkeren zoveel mogelijk beperken, indien noodzakelijk alleen langsparkeren toegestaan.

Uitgangspunten Rijndijken

Versterken historische uitstraling, materialisatie aansluiten op palet van de binnenstad;

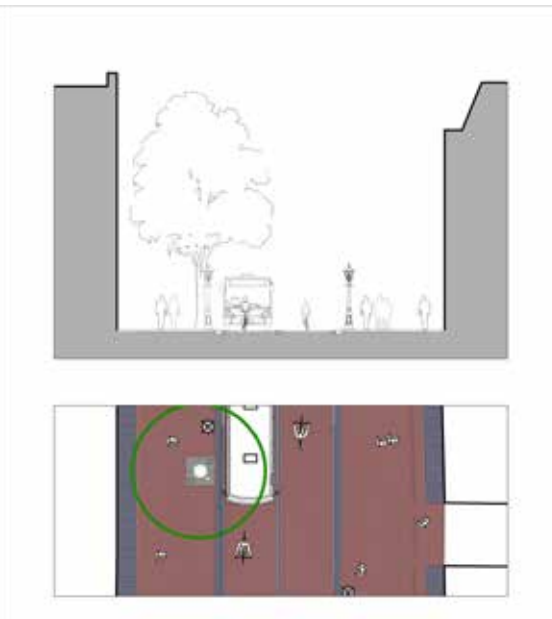
- Hoge verblijfskwaliteit;
- Rijndijk als doorgaande lijn herkenbaar, bij kruispunten vormgeving en herkenbaarheid Rijndijk leidend;
- Verhogen verblijfskwaliteit voor voetganger, autoverkeer minder dominant;
- Interactie weerszijden straat;
- Meubilair in modules op één lijn, evenwichtige verdeling straatprofiel. Geen onnodige objecten plaatsen.



Mogelijk profiel Rijnloop. De kade is voorzien van een hardstenen band.

Wensbeeld inrichting openbare ruimte Morsstraat, Haarlemmerstraat, Haven

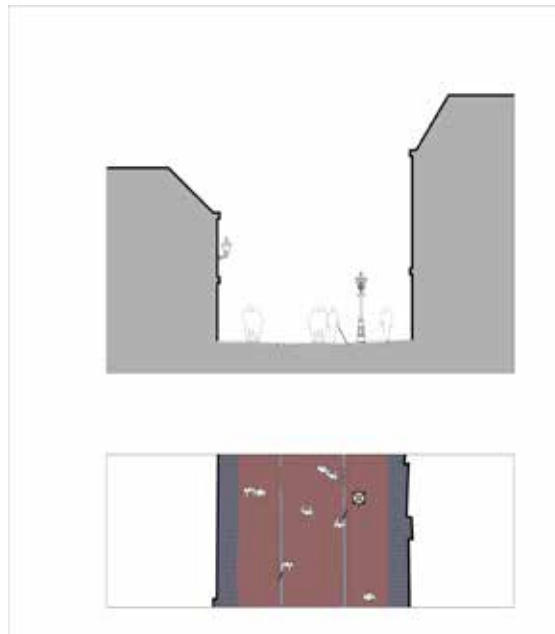
- Bestrating binnenste beter mix;
- Strook natuursteen als verbijzondering over Morsstraat en Haarlemmerstraat;
- Regenwaterafvoer als integraal onderdeel van het ontwerp meenemen.



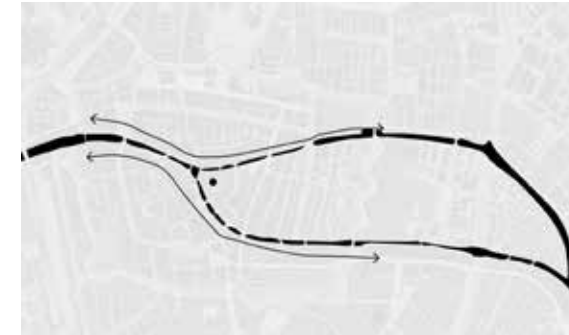
Profiel Breestraat

Wensbeeld inrichting openbare ruimte Noordeinde, Breestraat, Hogewoerd

- Evenwichtige driedeling straatprofiel over gehele dijk;
- Brede trottoirs over gehele lijn (minimaal 3 meter);
- Trottoirband verbijzonderen met grijze strook van natuursteen;
- Overige bestrating Binnenste Beter-mix.



Profiel Haarlemmerstraat. De stroken dienen tevens als gidslijn voor mensen met een visuele beperking. Hierdoor zijn geen aparte geleidelijnen noodzakelijk.



5.2.2 De Mare

De Mare was een kreek die later als gracht is ingericht en uiteindelijk in de jaren '60 van de vorige eeuw is gedempt.

De Mare (Korte, Lange en Stille) is een van de aanloopstraten naar het kernwinkelgebied.

De inrichting van de Mare moet een hoog ambitieniveau uitstralen met een hoge verblijfskwaliteit, zonder dat er te veel wordt afgeweken van de standaardinrichting van de binnenstad. Het versterken van de historische uitstraling en geleiding naar het kernwinkelgebied vormt het uitgangspunt bij eventuele herinrichting.

Uitgangspunten Mare

- Verhogen verblijfskwaliteit voor voetganger;
- Inrichting voetganger en fietser prioriteit;
- Eenduidige bestrating van gevel tot gevel;
- Herkenbare routing van Lammermarkt tot Haarlemmerstraat door continue inrichting.

5.2.3 Stationsweg

De stationsweg is voor langzaam verkeer één van de hoofdentrees van de stad. De ruimte voor de voetganger en de fietser moet optimaal zijn. De route is nu niet optimaal, busverkeer is dominant aanwezig en ook de kruispunten op de route zijn met het oog op het gemotoriseerde verkeer ingericht. Omdat dit een zeer drukke straat is, die bepalend is voor de eerste indruk van de stad, moeten hier vooral geen objecten worden geplaatst die onnodig zijn.

De verblijfskwaliteit kan aan kracht winnen. Met de toekomstige herontwikkeling van het stationsgebied wordt de Stationsweg ook opnieuw ingericht.

Uitgangspunten Stationsweg

- Verhogen verblijfskwaliteit;
- Inrichting voetganger en fietser prioriteit comfortabel en veilig)Er is het streven om de straat volledig vrij te maken van openbaar vervoer en autoverkeer;
- Brede trottoirs aan weerszijden Stationsweg (obstakelvrij minimaal 3 meter);
- Ruimte voor bomen in het profiel;
- In de auto- en OV-vrije straat rijden fietsers in het hart van het profiel, op een strook die voldoende gemarkeerd is om conflicten tussen fiets en voetganger te beperken. Dezelfde strook wordt gebruikt door auto's en logistiek verkeer dat toegang heeft middels vrijwaring/pollersysteem (citaat Beeldkwaliteitsplan). Bestrating conform geactualiseerd kaderbesluit/uitvoeringsbesluit;
- Herkenbare routing van Stationsplein tot Haarlemmerstraat, door continue inrichting.



- Legenda**
- STADSPLEKKEN
- stedelijk plein of route
 - kernwinkelgebied
 - plek in ontwikkeling
 - stationsplein CS
 - park binnenstad

Pleinen binnenstad

- Beestenmarkt
- Vrouwenkerkhof
- Hooglandsekerk/Hooglandse Kerkgracht
- Pelikaanplein
- Pieterskerkhof
- Gerecht
- Stadhuisplein
- Turfmarkt (waterplein)
- Haven (waterplein)
- omgeving Hoogstraat (waterplein)
- Lammermarkt
- Nuon-terrein
- Meelfabriek
- Kaasmarkt
- Garenmarkt
- Aalmarkt

Parken binnenstad

- Singelpark
- Burcht
- van der Werfpark

Belangrijke routes

- Rijnarmen
- Rijndijken
- Mare
- Stationsweg

5.3 Wijkcentra

Wijkcentra (Kopermolen, Kooiplein, Luifelbaan, Wagnerplein, Stevensbloem, Diamantplein) zijn veelal de centrale plek in een wijk, met een bundeling van voorzieningen (commercieel en/of maatschappelijk). Ze worden intensief gebruikt, niet alleen door mensen uit de wijk, maar ook door bewoners van nabijgelegen wijken. De bekendheid en betekenis van de plek is wijkoverstijgend. De openbare ruimte bij deze centra moet uitnodigen tot gebruik, verblijf en ontmoeting. De wijkcentra blijven beperkt tot een logische begrenzing in het stedelijk weefsel. Veelal zijn dit de aangrenzende gevelwanden of naastliggende straten van de plek. Aanliggende straten worden volgens de standaard uitgevoerd, tenzij de straat een duidelijk onderdeel is van de plek. De exacte begrenzing zal per plek moeten worden gedefinieerd.

De inrichting van de wijkcentra heeft een hoog niveau. Veelal wordt de bestrating aangewend om deze plekken van een eigen identiteit te voorzien. Tot de mogelijkheden behoren gebakken materialen en natuursteen in de gangbare maten.

Een eigen uitstraling door het toevoegen van bijzondere objecten, zoals de schanskorven bij de Luifelbaan, boomroosters zoals in de binnenstad of bijzondere bloembakken zoals bij het LUMC, behoort tot de mogelijkheden. Mits de beheerkosten ervan binnen het project zijn gedekt.



Winkelcentrum Luifelbaan heeft in het winkelgebied rood-bruine hardgebakken straatbakstenen toegepast.

De vernieuwde Luifelbaan is een goed voorbeeld van een wijkcentrum met een eigen identiteit. De bestrating is de drager van de verbijzondering. In het winkelcentrum zijn roodbruine straatbakstenen toegepast in keiformaat. Ook is er gebruik gemaakt van een lijnkolk.

Woonservicezones

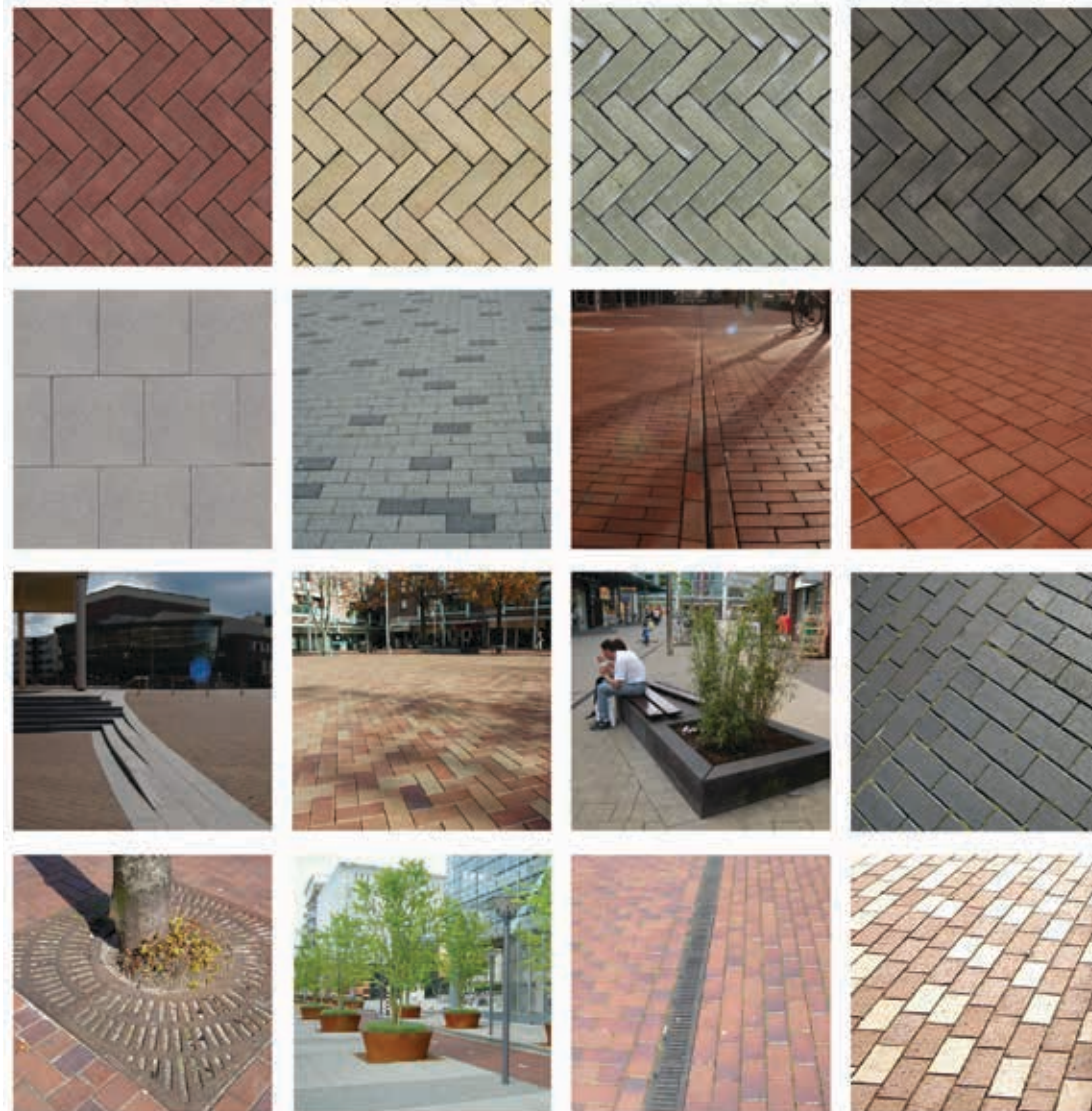
In de Structuurvisie Leiden 2025 zijn zeven zogenaamde woonservicezones benoemd:

- Kopermolen;
- Stevensbloem;
- Luifelbaan;
- Wagnerplein;
- Kooiplein;
- Diamantplein;
- Zorgcentrum Roomburg (IJsselkade)

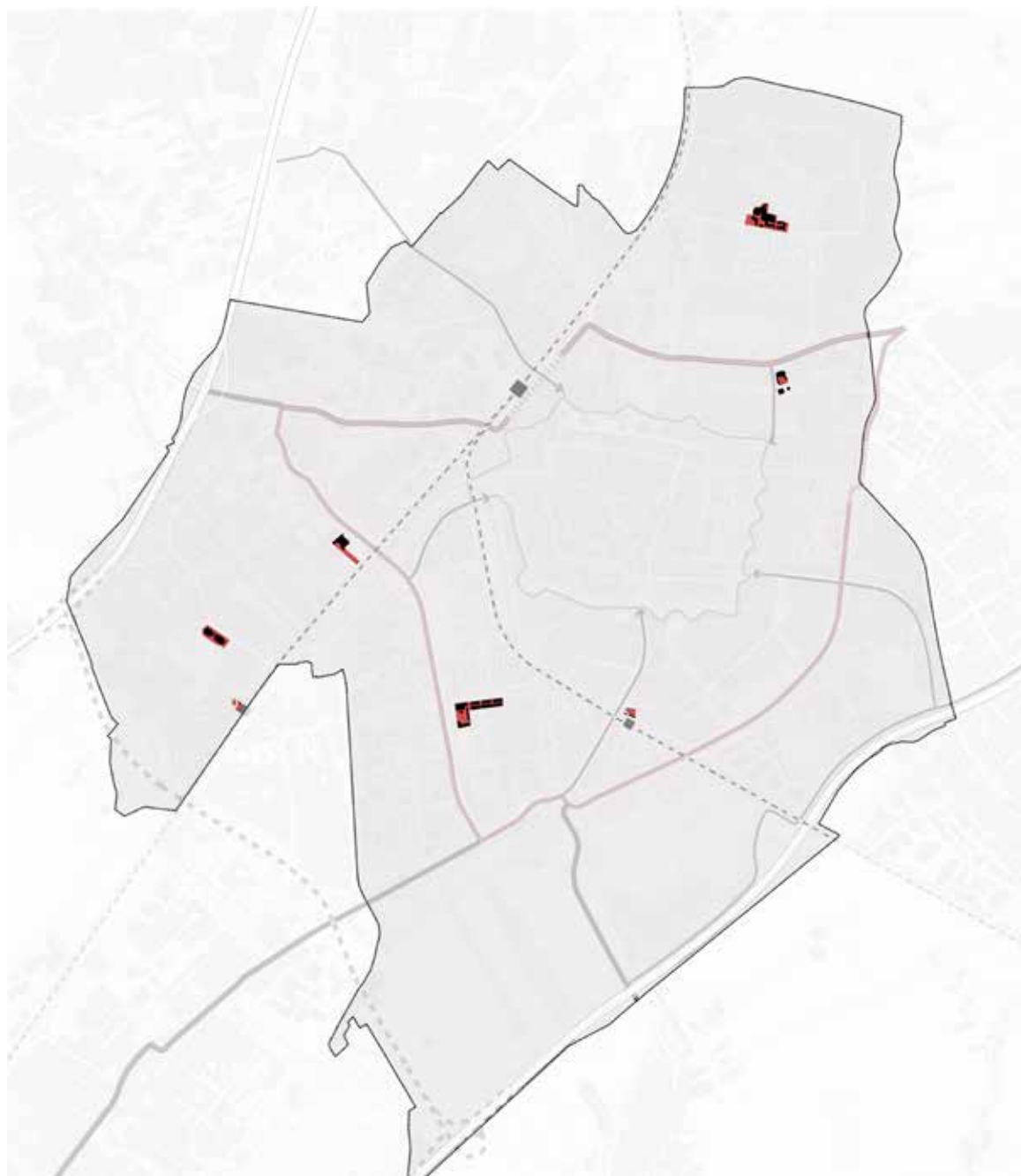
Deze gebieden kenmerken zich door een clustering aan maatschappelijke voorzieningen en diensten zoals een gezondheidscentrum, apotheek, zorgcentrum, supermarkt enzovoort.

Bij de inrichting van de openbare ruimte in en rond deze zones moet nadrukkelijk aandacht zijn voor de toegankelijkheid van het gebied voor ouderen en mensen met een functiebeperking. Het gaat hier met name om het goed en veilig verbinden van de verschillende functies in het gebied zoals bijvoorbeeld de bushalte met de entree van een winkelcentrum. Meer dan elders zal het ontwerp moeten resulteren in logische ingerichte, goede begaanbare voetgangersgebieden zonder hinderlijke obstakels, maar wel met bijvoorbeeld voldoende bankjes.

Er is extra aandacht voor geschikt zitmeubilair voor senioren. (zie Handboek deel 3)



Inspiratiekader Wijkcentra



Legenda

PLEKKEN MANTEL

■ wijkcentra en stationspleinen

5.4 Buurtpleintjes

Een aparte categorie vormen de kleinschalige verblijfsplekken. Buurtpleintjes bijvoorbeeld, maar ook plekken die op een andere manier een verbijzondering vormen op een verder uniform straatprofiel. Deze buurtplekjes zijn van grote betekenis voor de directe omgeving. Ze maken de openbare ruimte aantrekkelijk en verhogen daarmee de kwaliteit van de leefomgeving.

Het is niet mogelijk al deze plekken vooraf aan te wijzen en te 'oormerken'. De materialisatie volgt de standaard van het gebied, maar door bijvoorbeeld variatie in groen kan er toch worden verbijzonderd. Ook is het in de mantel mogelijk dat autovrije pleintjes in straatbakstenen worden uitgevoerd.

Bij uitzondering en met toestemming van de TACOR is het op sommige plekken mogelijk om met patronen in de bestrating te werken. Hier moet echter een goed onderbouwde aanleiding voor zijn (bijvoorbeeld een historische referentie, spelaanleiding of entree van een belangrijk gebouw). Aangeraden wordt deze verbijzondering in een vroegtijdig stadium voor te leggen aan de TACOR.



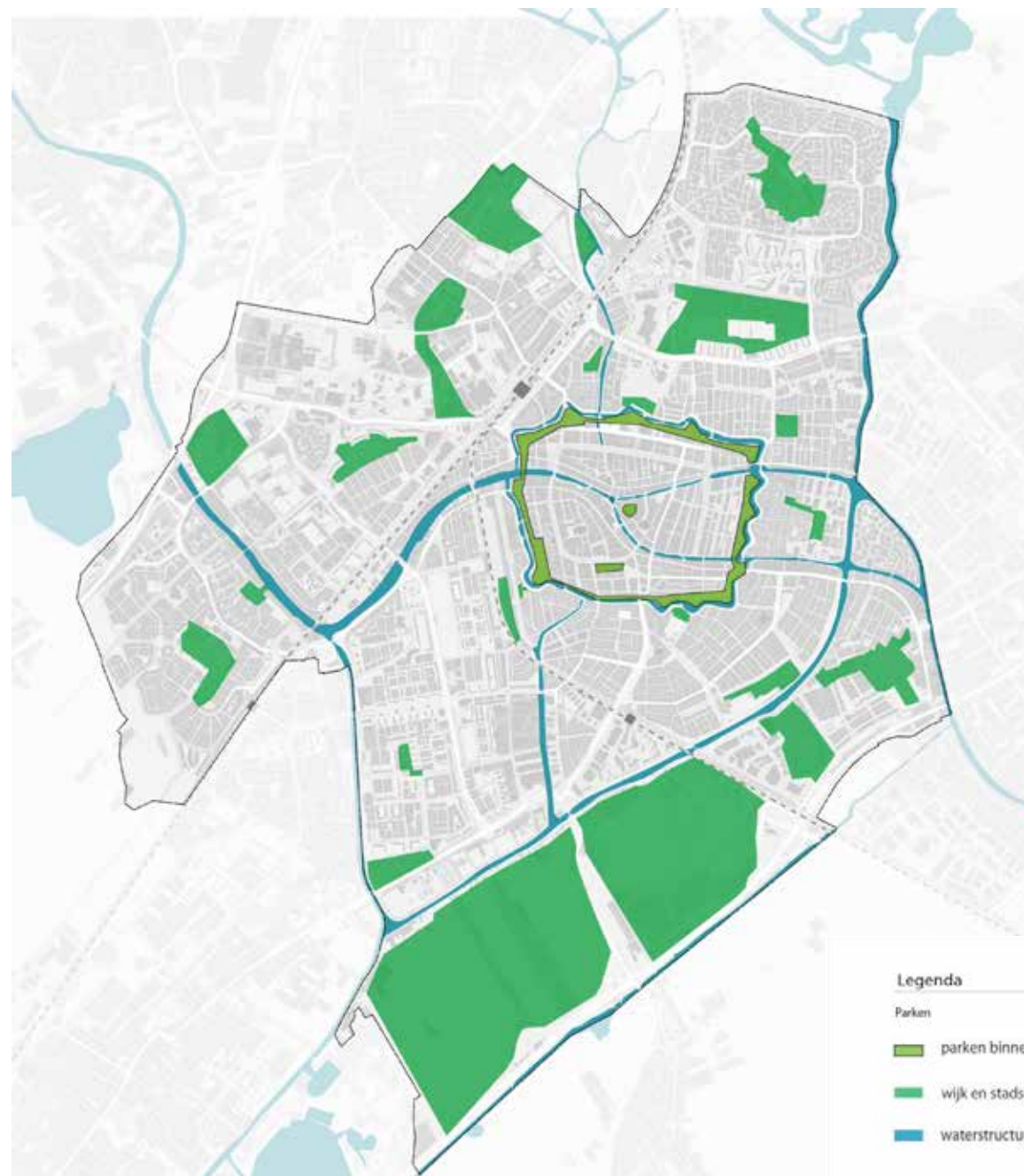
Buurtpleintje in Roomburg

5.5 Parken

De parken in Leiden zijn zeer waardevol. De parken vormen een wezenlijk onderdeel van de stad met functies voor de mens (recreatie, ontspanning, sporten, spelen, educatie) en voor natuur en milieu.

Leiden heeft parken van belangrijke kwaliteit. Dat zijn op wijkniveau: Park Merenwijk, Bos van Bosman, Park Kweeklust, Stevenspark, Leeuwenhoekpark, Tuin van Noord, Kooipark, Hooghkamerpark, Roomburgerpark en Park de Bult. Daarnaast hebben een aantal parken een grotere aantrekkingskracht dan alleen de wijk. Parken als het Singelpark, de Burcht, Van der Werffpark, Polderpark Cronesteyn, Oostvlietpolder/ 't Vogelhoff, het Leidse Hout en Park Matilo hebben een functie die boven de wijk uitstijgt.

- In parken en op andere recreatieve plekken wordt minimaal gebruik gemaakt van meubilair, het meubilair dat geplaatst wordt is afgestemd op het gebruik en de locatie.
- Parken en groene gebieden worden niet verlicht, uitgezonderd de doorgaande fietspaden.
- Loslopende honden zijn alleen toegestaan op speciaal aangewezen plekken.
- Parken hebben alleen een informatiebord bij de entree, overige bebording minimaal en ingetogen.
- In parken wordt voornamelijk avontuurlijk gespeeld, speeltoestellen zijn van hout of RVS en zijn ingetogen van kleur.



Inrichtingsprincipes

Het Singelpark is een speciale plek en in ontwikkeling. Voor dit park, bestaande uit vele deelgebieden, is een Beeldkwaliteitsplan Singelpark ontwikkeld in 2013. Inrichting van de deelgebieden van het Singelpark moet in overeenstemming zijn met dit Beeldkwaliteitsplan en aansluiten bij de inrichting van de Binnenstad. Verbijzondering is mogelijk in de vorm van onder andere bestratingsmateriaal en meubilair (o.a. bewegwijzering en verlichting).

Avontuurlijk spelen

In Leiden stimuleren we avontuurlijk spelen in het groen. In parken is groen dus niet alleen kijkgroen, maar ook speelgroen. Dit betekent dat in parken bij voorkeur geen standaard speeltoestellen worden geplaatst, maar dat door het ontwerpen met natuurlijke elementen uitgenodigd wordt tot avontuurlijk spelen. Deze elementen hebben geen standaard vormgeving.

Speeltoestellen in parken zijn van hout of RVS en zijn ingetogen van kleur. De ondergrond is van natuurlijke materiaal zoals gras, zand of houtschors.



Inspiratiekader parken

Colofon

Het Handboek kwaliteit openbare ruimte is in 2012 ontwikkeld door de gemeente Leiden. Deze editie 2021 is tot stand gekomen door:

- Peter van Oosterhout, projectleider, team Ruimtelijke Ontwikkeling
- Maarten Tjon Sie Fat, stedenbouwkundige, team Ruimtelijke Ontwikkeling
- Antje Ras, coördinator OIB, cluster Beheer
- Tjinta Versteegen, senior ontwerper, team Ontwerp en Mobiliteit
- Eveline Botter, team Economie, Cultuur, Wonen en Duurzaamheid

en verder ieder ander die aan deze versie heeft bijgedragen.



DEEL I UITGANGSPUNTEN