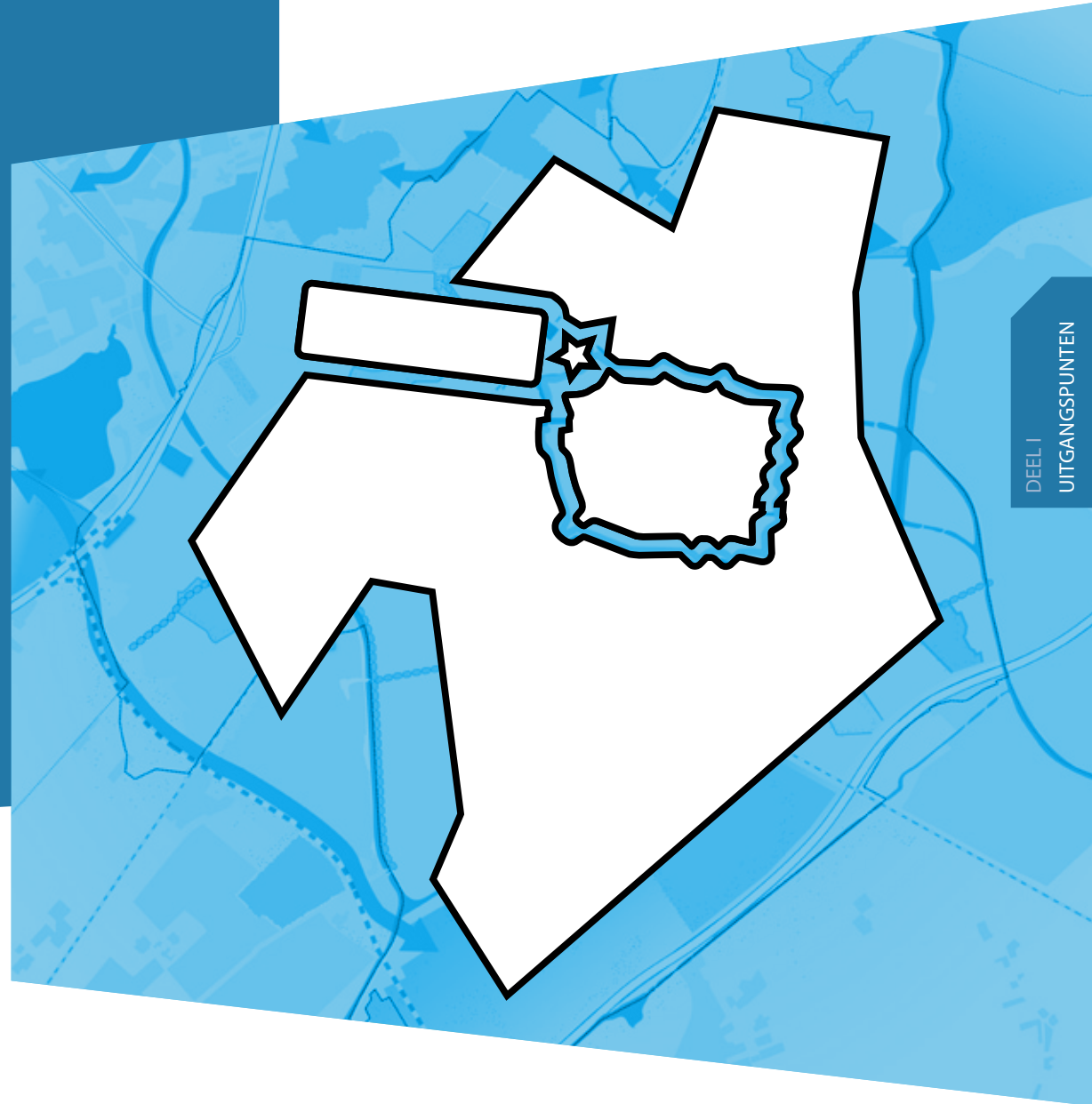


2013-2025

# Handboek kwaliteit openbare ruimte

DEEL I  
UITGANGSPUNTEN

Versie 2  
1e herziene versie, augustus 2013



**Leiden**

DEEL I  
UITGANGSPUNTEN

DEEL II  
INRICHTINGSPRINCIPES

DEEL III  
DETAILS



Leiden

# Voorwoord

Geachte lezer,

Leiden is een geweldige stad. Schitterende monumenten, schilderachtige grachten, een gerenommeerde universiteit, inspirerende musea, hoogwaardige kennisinstellingen, wát een rijkdom. Een rijkdom die we graag willen onderstrepen met een openbare ruimte van dezelfde hoge kwaliteit.

En dat betekent dat we aan de slag moeten, want de Leidse openbare ruimte is nog lang niet zo mooi als hij kan en moet worden. Dit Handboek is daarbij leidend; met eenduidige afspraken weet iedereen wat er van hem of haar verwacht wordt. In drie delen (Uitgangspunten, Inrichtingsprincipes en Details) leggen we uit wat we gaan doen en hoe we dat precies doen. Vervolgens is het belangrijk dat dit Handboek ook daadwerkelijk gevolgd wordt. Dat geldt voor iedereen die bij het ontwerp en beheer van de openbare ruimte betrokken is, of u nou ontwerper, beheerder, projectontwikkelaar of bewoner bent. Alleen dán hebben afspraken zin en alleen dan zien we op korte termijn resultaat van onze inspanningen. Samen maken we de stad nog mooier dan hij al is. Door de afspraken consequent op te volgen realiseren we voor Leiden een rustige, samenhangende en duurzame inrichting van de openbare ruimte, met een hoge verblijfskwaliteit.

Bij voorbaat onze hartelijke dank voor uw aandeel daarin.

Wethouder Frank de Wit (Onderwijs, Sport en Milieu)  
Leiden, augustus 2013

DEEL I  
UITGANGSPUNTEN

DEEL II  
INRICHTINGSPRINCIPES

DEEL III  
DETAILS

DEEL I  
UITGANGSPUNTEN

DEEL II  
INRICHTINGSPRINCIPES

DEEL III  
DETAILS







# DEEL I Uitgangspunten

Inleiding	7	4	UITGANGSPUNTEN INRICHTING GEBIEDEN	34
Aanleiding en doelstelling	7	4.1	Binnenstad	34
Procedure en indeling	7	4.2	Stationsgebied	40
Procedure	7	4.3	Bio Science Park	42
Indeling stad	10	4.4	De mantel	44
Leeswijzer	13	4.4.1	Algemene uitgangspunten voor de mantel	45
1	ALGEMENE UITGANGSPUNTEN	4.4.2	Extra uitgangspunten Kooibuurt, Zeeheldenbuurt, Noorderkwartier en Transvaal	46
1.1	Kracht versterken	4.4.3	Extra uitgangspunten integrale planvorming: Zuidelijke Schil, Vogelwijk en het Houkwartier, deel van de lage Mors	48
1.2	Rust en samenhang	4.4.4	Extra uitgangspunten van de Wijkgedachte: Zuidwest, weerszijde Willem de Zwijgerlaan, Meerburg, Morskwartier	50
1.2.1	Keuzes maken	4.4.5	Extra uitgangspunten Open stad: Slaaghwijk, Park Kweeklust	52
1.3	Duurzaamheid	4.4.6	Extra uitgangspunten Suburbaan I: Merenwijk, Stevenshof, Waardeiland	54
1.3.1	Inrichting, gebruik, beheer en herinrichting	4.4.7	Extra uitgangspunten Suburbaan II: Haagwegkwartier, Roomburg, Boshuizen	56
1.3.2	Milieu	4.4.8	Extra uitgangspunten Nieuwe stedelijkheid (Nieuw Leyden, het (toekomstige) Groenordhallenterrein en Kooiplein)	58
1.3.3	Klimaat	4.4.9	Extra uitgangspunten Bedrijventerreinen	60
1.3.4	Energiezuinigheid	5	UITGANGSPUNTEN INRICHTING PLEKKEN	64
1.3.5	JOGG	5.1	Stadspleinen	64
1.4	Standaardisatie	5.2	Belangrijke routes binnenstad	66
1.4.1	Het Stedelijk Proces	5.2.1	Rijnlopen en Rijndijken	66
1.4.2	Bewoners/ondernemersinitiatieven en -participatie	5.2.2	De Mare	69
2	UITGANGSPUNTEN VOOR INRICHTINGSPROFIELEN, MATERIALEN, EN OBJECTEN	5.2.3	Stationsweg	69
2.1	Inrichtingsprofielen	5.3	Wijkcentra	71
2.1.1	Wegcategorisering	5.4	Buurtpleintjes	74
2.1.2	Toegankelijkheid mindervaliden	5.5	Parken	75
2.1.3	Sociale veiligheid	Literatuur/ colofon		76
2.2	Materialen			
2.3	Objecten			
3	UITGANGSPUNTEN INRICHTING LIJNEN			
3.1	Water			
3.2	Hoofdgroenstructuur			
3.2.1	Biodiversiteit			
3.2.2	Spelen			
3.2.3	Bewoners- en ondernemersinitiatieven			
3.3	Hoofdverkeersstructuur			
3.3.1	Parkeren			
3.3.2	Historische invalswegen			
3.3.3	Recreatieve routes			







## 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.

### AANLEIDING EN DOELSTELLING

De openbare ruimte is het belangrijkste visitekaartje van de stad. Helaas is het kaartje dat Leiden afgeeft nog niet zo mooi als het zou kunnen zijn. Integendeel: op veel plekken is onze openbare ruimte zelfs rommelig. Dat komt onder andere doordat kaderstellende documenten voor de inrichting tot nu toe ontbraken. Elke afdeling maakte zijn eigen keuzes, zonder naar het grote geheel te kijken. Verschillende inrichtingsprincipes werden door elkaar toegepast en er was een grote hoeveelheid materialen en straatmeubilair om uit te kiezen. Met als gevolg: een versnipperde inrichting, een lappendeken van wisselende kwaliteit, en daarnaast node-

loos hoge beheer- en onderhoudskosten. Dat moet beter! 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 voorziet in het verder terugdringen van het aantal materiaal- en meubilairopties, waardoor een nog helderder en eenduidiger openbare ruimteinrichting ontstaat. 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 ruimte<sup>1</sup> 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); Materiaal-lijst 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. 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.

### **Afwijken**

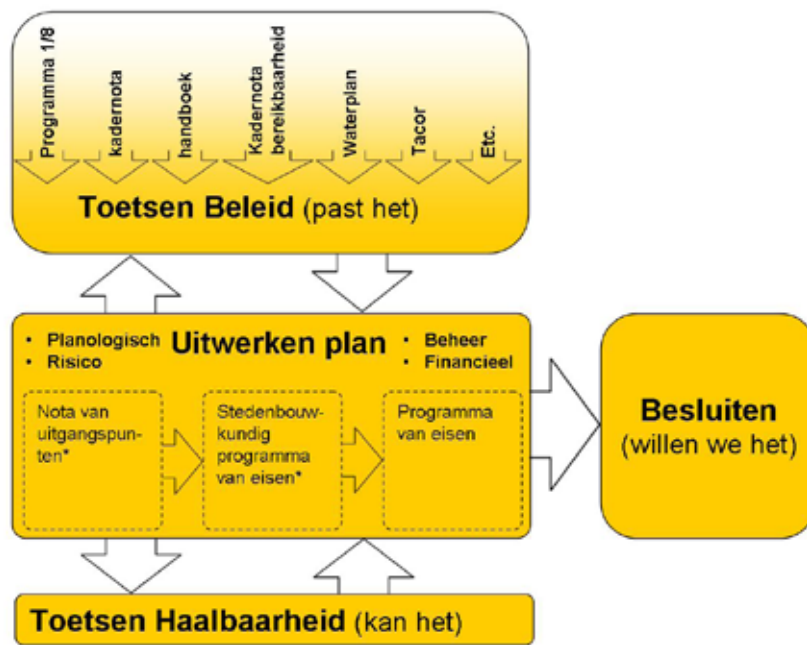
Wanneer het onverhoopt toch nodig is af te wijken van de afspraken in dit Handboek, bijvoorbeeld wanneer bepaalde materialen ondanks ons zorgvuldige inkoopbeleid niet meer leverbaar zouden zijn, wordt het Handboek aangepast. Het college heeft hiervoor het mandaat gegeven aan de wethouder Omgevingskwaliteit. Onder leiding van het team Stadsruimte van de afdeling Realisatie wordt samen met de Toets en Advies Commissie Openbare Ruimte (TACOR) en het team Beheer en Plantoetsing van de afdeling Stedelijk Beheer de wijziging doorgevoerd.

### **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.







### Indeling stad

De Kadernota deelt Leiden op in lijnen, gebieden en plekken. 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 tenslotte vindt u de details. Bijvoorbeeld: welk meubilair mag waar geplaatst worden, hoe zien lichtmasten eruit en voor welke boomgrootte kiezen we?

### Lijnen

De ruimtelijke structuur van Leiden wordt onder andere bepaald door lange doorgaande lijnen die de stad met haar omgeving verbinden. Deze vaak historische verbindingen 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.

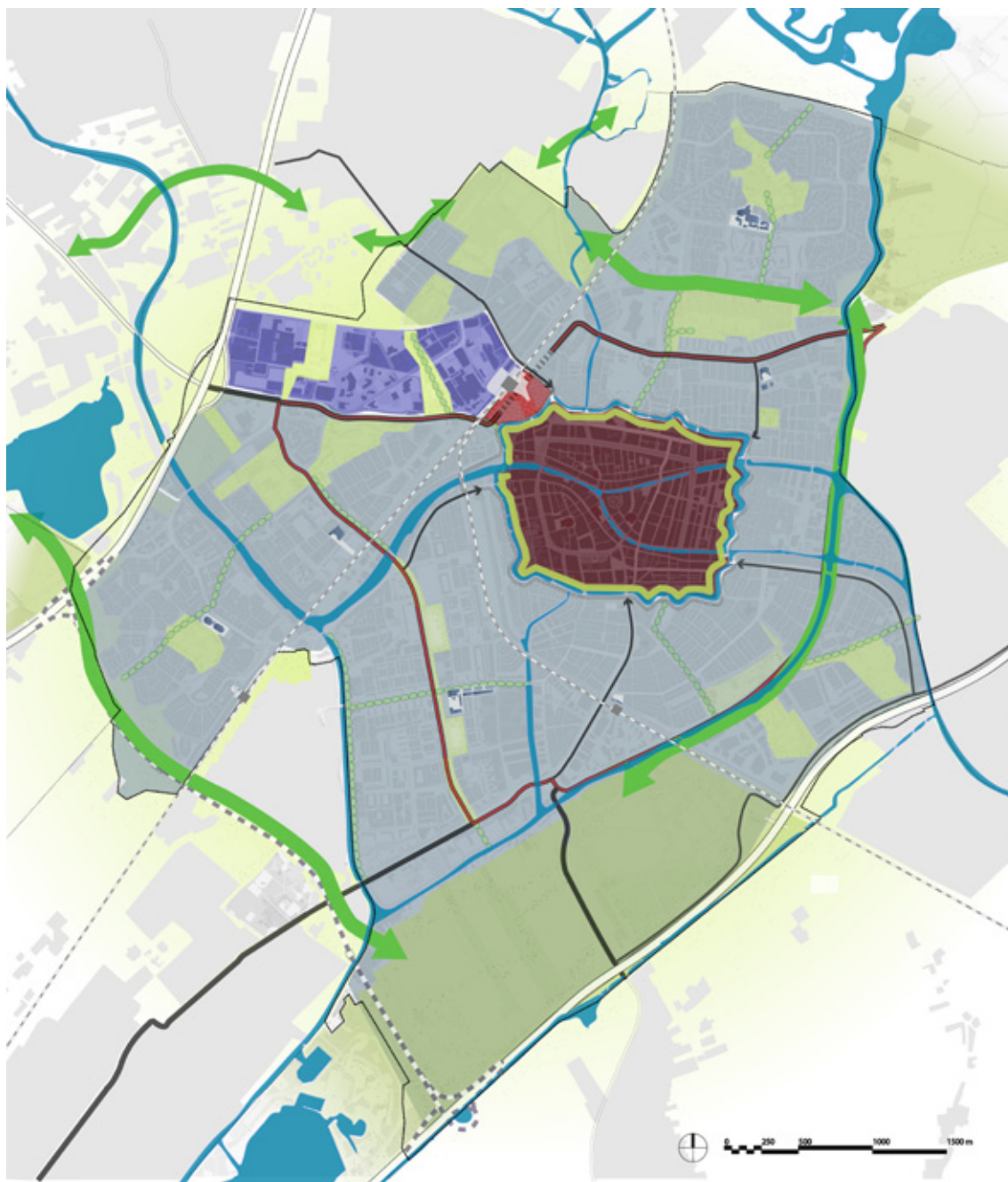
De binnenstad, het stationsgebied en het Bio Science Park hebben naast een lokale functie een nationale en zelfs internationale functie. Er komen veel mensen en deze gebieden zijn dan ook bij uitstek het visitekaartje van Leiden. Wat betreft gebruik, gebruiksdruk en bouwstijl wijken deze gebieden zo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





**Legenda**

**GBEDEN**

-  Binnenstad
  -  Stationsgebied
  -  Bio Science Park
  -  Mantel
- PLEKKEN**
-  Wijkcentra en stationspleinen

**LINEN**

- Infra**
-  ringstelsel, buitenring
  -  ringstelsel, binnenring
  -  ringstelsel, centrumring
  -  hoofdwegen richting centrum

**Groen & Water**

- Robuuste groenstructuren verbinden met recreatieve routes en verbeteren zichtbaarheid waterstructuur**
-  groenstructuur  
park / recreatie / sport / natuur / landgoed
  -  recreatieve / groene verbinding, regionaal niveau
  -  recreatieve / groene verbinding, stedelijk niveau
  -  groene gordel rondom binnenstad
  -  waterstructuur

visiekaart inrichting openbare ruimte





## Leeswijzer

Dit Handboek bestaat uit drie delen:

- deel 1 Uitgangspunten;
- deel 2 Inrichtingsprincipes;
- deel 3 Details.

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.



# 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 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.

## 1.1 Kracht versterken

Een van de dingen die Leiden zo bijzonder maakt is de combinatie van historische stad enerzijds en hypermodern 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 zo veel mogelijk functies met elkaar te willen combineren.

## 1.3 Duurzaamheid

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. 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 duurzame inrichting, met als basis een beheerbewust ontwerp en materialen die lang meegaan, kan goed beheer plaatsvinden. 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 waar we mee te maken hebben en zorgen dragen voor een veilig en gezond leefmilieu. Tot slot vinden we het van belang dat de materialen die we gebruiken bij productie, gebruik of verwerking weinig of niet milieubelastend zijn en voldoen aan de Regionale DuBo Plus Richtlijn (grond-, weg- en waterbouw).





DEEL I  
UITGANGSPUNTEN

DEEL II  
INRICHTINGSPRINCIPES

DEEL III  
DETAILS





### 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 Beleidskader Duurzame Stedenbouw.

#### 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:

- mindervaliden en ouderen;
- kinderen;
- hulpdiensten;
- beheer en onderhoud;
- afvalinzameling.

#### 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 onderhoud en met het materieel dat in Leiden wordt gebruikt.

#### 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. Momenteel beschikt de gemeente niet over een materiaalwisselplaats van voldoende omvang. 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 Milieu

Een duurzame openbare ruimte voorziet ons van een gezond leefmilieu, met een grote verscheidenheid aan flora en fauna (biodiversiteit). Groenstructuren, bomen en andere vormen van natuur in de stad zijn daarbij van levensbelang. Om daadwerkelijk rekening te houden met flora en fauna en conflicten met de Flora- en faunawet te voorkomen dienen alle ingrepen in de openbare ruimte uitgevoerd te worden aan de hand van de 'Gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen in Leiden. De Flora- en faunawet in praktijk'.

#### 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. In Leiden stellen we ons tot doel het aandeel van groen in de stad te vergroten en beleefbaarder 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.

#### Buurtgroen

Kleinschalig groen in de buurt brengt niet alleen kleur en fleur, het heeft ook een positief effect op de sociale samenhang. 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**

Hoe meer groen er is en hoe beter het bereikbaar en toegankelijk is, hoe meer plezier mensen eraan beleven. 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 binnen de stad te verplaatsen.

### **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. De natuur of biodiversiteit levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid van de stad. Denk bijvoorbeeld aan het opvangen en zuiveren van water, het vangen van fijn stof, 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 plantsoorten 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 (Flora- en faunawet) te volgen maar ook door het volgen van Dierenwelzijnbeleid. Dit houdt onder andere voor de openbare ruimte in dat bij het plaatsen van verlichting rekening wordt gehouden met (vliegroutes van) vleermuizen, rekening wordt gehouden met soortkeuze van planten, etc.





### 1.3.3 Klimaat

Het klimaat verandert. Een duurzame inrichting van de openbare ruimte houdt hier rekening mee. Een van de gevolgen van klimaatverandering is dat we vaker te maken krijgen met zeer hevige regenbuien waaruit in korte tijd veel water valt. Gecombineerd met het feit dat Leiden nu al plekken kent waar regelmatig wateroverlast optreedt (denk aan geblokkeerde wegen of water dat zelfs huizen inloopt) vraagt dit om snelle actie. Om overlastsituaties te voorkomen, moet de openbare ruimte meer water kunnen vasthouden, door bijvoorbeeld minder verhard straatoppervlak te creëren, maar half doorlatend straatoppervlak en meer groen. Ook kan er meer water worden vastgehouden door af te koppelen en dit in de bodem te laten vloeien. Daarnaast moet het ontvangende oppervlaktewater voldoende omvang hebben om het water te kunnen opvangen. De watergangen moeten goed kunnen doorstromen om regenwater te kunnen afvoeren. Dit betekent dat er zo min mogelijk obstakels en overkluisingen in het oppervlaktewater aanwezig zijn, bijvoorbeeld zo min mogelijk doorkruisingen met steigers, dammen en duikers. Ook is er blijvende aandacht nodig voor een adequaat onderhoud van de watergangen.

Uit recente klimaatberekeningen ten aanzien van toekomstige wateroverlast uitgevoerd door het hoogheemraadschap van Rijnland komt naar voren dat er geen extra water hoeft te komen bij de huidige inrichting van het centrumgebied. Wel blijft het nodig om te voldoen aan de watertoetsregels: alleen op plekken waar dat strikt noodzakelijk is kiezen we nog voor nieuwe verharding en dit wordt gecompenseerd met extra oppervlakte water. Bijkomend voordeel van een aantal van deze maatregelen is dat ook de groene uitstraling van de stad er door wordt versterkt. Het maken van extra wateroppervlak mag daarentegen niet ten koste gaan van bestaand groen.

### 1.3.4 Energiezuinigheid

Zoveel mogelijk energiezuinige apparatuur, installaties en verlichting (bijvoorbeeld led-verlichting) dient te worden toegepast.

### 1.3.5 JOGG

Leiden is JOGG gemeente en draagt samen met GGD Hollands Midden, Zorg en Zekerheid en andere lokale partijen bij aan de JOGG-aanpak in Leiden. JOGG staat voor Jongeren Op Gezond Gewicht en zet zich in om gezond eten en bewegen voor jongeren makkelijk en aantrekkelijk te maken. Het is een landelijk initiatief gericht op jongeren van 0-19 jaar en hun ouders. JOGG verbreedt de aanpak van overgewicht naar zoveel mogelijk andere beleidsterreinen. Bij de

inrichting van de openbare ruimte moet dat zich uiten door bijvoorbeeld aanleg van voldoende fietspaden, voldoende plekken in de openbare ruimte voor sport en spel, afwisselende speelplekken, speelbosjes, een openbare ruimte die uitnodigt om buiten te spelen, aanleg van openbare watertappunten, etc. Hierdoor wordt sport, spel, gezonde voeding en beweging gestimuleerd. Voor inspiratie wordt verwezen naar [www.jongerenopgezondgewicht.nl](http://www.jongerenopgezondgewicht.nl)





## 1.4 Standaardisatie

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 Stedelijk Proces van Ontwikkelen – Inrichten – Beheren.

Ondanks - of misschien zelfs wel dankzij! - standaardisatie is er overigens nog steeds ruimte voor de zo belangrijke bewoners/ondernemersinitiatieven en –participatie. De Kadernota en het Handboek kwaliteit openbare ruimte maken duidelijk wat de spelregels zijn bij de inrichting van de openbare ruimte. Zo wordt het een stuk gemakkelijker om gezamenlijk de openbare ruimte van de stad te verbeteren.

### 1.4.1 Het Stedelijk Proces

De Kadernota en het Handboek zijn verankerd in het stedelijke 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.

Door te werken conform het proces van Ontwikkelen – Inrichten – Beheren, wordt geborgd dat alle ingrepen gericht op/in de openbare ruimte van Leiden geordineerd worden uitgevoerd, binnen de daarvoor geldende visie, beleidskaders en richtlijnen.

### 1.4.2 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 ontplooiën.

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, aanlichtingconstructies e.d., worden geen modellen voorgeschreven maar zijn wel eisen voor de materialisering geformuleerd. Aan de hand van deze criteria moeten 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 Beheer en Plantoetsing van de afdeling Stedelijk 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 onderhouden is. De uitgangspunten rust, samenhang, duurzaamheid en standaardisatie, zoals die in paragraaf 1.1. 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. De verblijfskwaliteit van de openbare ruimte weegt hierbij zwaar mee. 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 wegcatégorisering. Door consequent de inrichtingsprincipes van de wegcatégorisering toe te passen maken we het straatbeeld herkenbaar, rustig en overzichtelijk en hoeft slechts een minimale hoeveelheid aan bebording en fysieke verkeersremmende maatregelen zoals drempels te worden toegepast. (Te veel informatie leidt immers af van het wegoverzicht en zorgt daardoor voor een minder veilige omgeving. De weggebruiker moet vooral op de andere weggebruikers kunnen letten.) Maar de standaard inrichtingsprincipes van de wegcatégorise-ring alléén zijn niet voldoende om de openbare ruimte in deze compacte stad op een kwalitatief hoogwaardige manier in te richten. Er zijn situaties die vragen om een specifiek Leidse oplossing. Voor dergelijke situaties hebben we de 'Leidse standaard' ontwikkeld. Daarbij is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij inrichtingsoplossingen die zich al bewezen hebben. Dat is praktisch, omdat deze oplossingen 'werken', en bespoedigt bovendien de realisatie van een rustige en samenhangende inrichting van de openbare ruimte.

#### 2.1.2 Toegankelijkheid mindervaliden

De gemeente hecht waarde aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een fysieke of zintuiglijke 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 Adviesraad WMO Leiden heeft in 2009 het advies 'Handreiking toegankelijkheid openbare ruimte Leiden' uitgebracht. Tezamen met advies van het Platform Gehandicapten Leiden en de implementatie van CROW landelijke richtlijnen leidt dit tot de volgende uitgangspunten:

#### Onnodige obstakels voorkomen

Er moeten geen onnodige obstakels geplaatst en gecreëerd worden in de openbare ruimte. Straatmeubilair wordt met mate toegepast en geplaatst in lijnen. Hierbij worden de minimale doorgangsmaten zoals benoemd in de profielen in deel 2 gehanteerd.

#### Gidslijnen

Visuele beperkingen vereisen gidslijnen bestaande uit oriëntatiepunten die voor de doelgroep waarneembaar zijn. Voor blinden betekend dat punten die met een taststok kunnen worden waargenomen. Dit geldt ook voor slechtzienden hoewel die vaak al zijn geholpen met objecten en signalen in een hoogcontrasterende kleur. Niveaunderschillen zoals stoepranden functioneren als gidslijnen voor blinden. Het nivelleren van niveaunderschillen (verdwijnen van stoepranden) ontnemt in veel gevallen de noodzakelijke oriëntatiepunten. In deze gevallen moeten, specifiek in de woonservicezones, er vervangende gidslijnen worden gecreëerd. Dat kan door het aanleggen van een nieuwe gidslijn zoals een alternatieve materiaal band, afwatering of een geleidelijn.



#### Verlaagde stoepranden bij overgangen

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

#### Overig

- Specifiek binnen de woonservicezones moet er extra aandacht zijn voor mindervaliden. Langs (hoofd)voetgangersroutes moeten voldoende banken staan die dienen als rustpunt.
- Bij publieke functies moeten er voldoende invalidenparkeerplaatsen aanwezig zijn.
- Op blindengeleidelijnen mogen geen objecten geplaatst worden.

#### 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, overstekplaatsen, 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 werden, 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 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 nuancering 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 geven.<sup>1</sup>

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 tijdsloosheid 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.

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 alsgrindvervanger toegepast;
- ontkistingsmiddelen zijn milieuvriendelijk;
- alleen kunststoffen waarvoor een aantoonbaar functionerend retour- of recyclingssysteem bestaat worden toegepast



1. 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 eenvoudige 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 Paauw de lofuiting dat nergens zulke 'fraaye straten' als in Leiden bestonden.

## 2.3 Objecten

Onder objecten vallen alle verkeersvoorzieningen<sup>1</sup>, al het straatmeubilair<sup>2</sup> 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. 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.

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 afvalinzamelingwagens (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 verzameld.
- 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 leuning, 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.

1. Onder verkeersvoorzieningen vallen onder meer: belijningen (thermoplastisch materiaal en bestraat), informatieborden, straatnaamborden, verkeersborden, verkeerslichten, bewegwijzering en overige verkeersvoorzieningen.  
2. 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 belangrijke mate bepaald. Deze geschiedenis willen we beter zichtbaar maken, onder andere door historische kades te accentueren.



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 worden 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 het Waterplan Leiden (2007) en het Masterplan Watertoerisme (2000) beleid opgesteld voor het water in de stad. 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 aanbrennen van kattenklimtouwen bij kademuuren.



Groen Blauwe Structuur

### 3.2 Groenstructuur

In Leiden geven we groen de ruimte. De groenstructuur van de stad krijgt meer samenhang en een robuuster karakter. Door de groene gebieden te verbinden met elkaar en met het regionale groen om de stad heen 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 plassengebied, de landgoederenzone en het Groene Hart liggen op steenworp afstand van de stad en kunnen beter bereikt worden.

Meer groen oppervlak 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 Bomennota van september 1993. Bij het plaatsen van bomen is het van belang te weten dat er een aantal vastgestelde Molenbiotopen in Leiden zijn 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 monumentale bomenlijst 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 voor Ruimtelijke Ontwikkelingen in Leiden. De Flora- en faunawet in praktijk'



### 3.2.1 Biodiversiteit

Groen is, samen met water, dé plek om de biodiversiteit in Leiden te vergroten. We werken in Leiden dan ook met een grotere variëteit aan florasoorten, met speciale aandacht voor de inheemse soorten. Ook streven we naar een inrichting waarin de beplanting aansluit 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 kijkgroen, maar ook speelgroen. 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.

### 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 verongelukkig 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 voor Ruimtelijke Ontwikkelingen in Leiden. De Flora- en Faunawet in praktijk'.

### 3.3 Hoofdverkeersstructuur

Momenteel wordt er door Leiden en aangrenzende gemeenten een gewenste verkeersstructuur voor de regio opgesteld. Deze opgave is nog niet afgerond. In deze paragraaf gaan we in op de gewenste verkeersstructuur, voor zover deze nu bekend is, met de bijbehorende uitgangspunten voor de inrichting.

#### Hoofdwegen op regio-, stads- en wijkniveau (gebiedsontsluitingswegen)

Dit zijn binnen de bebouwde kom de wegen die een belangrijke verkeersfunctie hebben. Tevens zijn deze wegen herkenbare structuurdragers op regio, stad- of wijkniveau. Het uitgangspunt voor de inrichting is dat er een goed evenwicht is tussen de verblijfsfunctie met ruimte voor fietser en voetgangers en de stroomfunctie voor het gemotoriseerd verkeer. De wegen worden waar mogelijk begeleid door een robuuste groenstructuur. Fietsverkeer wordt gescheiden van het gemotoriseerde verkeer afgewikkeld, de bromfietser rijdt (in principe, maar momenteel nog niet overal) op de rijbaan en de ontwerpsnelheid bedraagt 50 kilometer per uur. Op deze wegen is zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer aanwezig. De hoofdwegen maken deel uit van busroutes en/of calamiteitenroutes van hulpdiensten (brandweer, GGD en politie). De hulpdiensten en busmaatschappijen stellen vaak aanvullende eisen aan de vormgeving van de weg. Overleg met deze diensten is daarom noodzakelijk. Ontwerpuitgangspunt blijft een helder en eenduidig profiel.

#### Wegen in verblijfsgebieden (erftoegangswegen)

Het betreft hier de wegen met voornamelijk bestemmingsverkeer. Bij de inrichting gaat de verblijfskwaliteit boven de verkeerseisen. De ontwerpsnelheid bedraagt 30 kilometer per uur en de rijbaan wordt uitgevoerd in elementenverharding.

#### Wegencategorisering en verkeerskundige richtlijnen

In Leiden hanteren we de landelijke principes van Duurzaam Veilig. Binnen de ontwerpfilosofie van Duurzaam Veilig wordt het wegennet in drie categorieën onderverdeeld:

- stroomwegen (A4, A44);
- gebiedsontsluitingswegen;
- erftoegangswegen.

Bij de vormgeving van de stedelijke verkeersvoorzieningen zijn de landelijke wet – en regelgeving en richtlijnen het uitgangspunt of richtinggevend. De belangrijkste richtlijnen op het gebied van verkeer en vervoer zijn:

- ASVV2012;
- andere relevante publicaties van het CROW.

De inrichtingsprincipes voor deze verkeersstructuren worden uitgewerkt in deel 2 van dit Handboek.

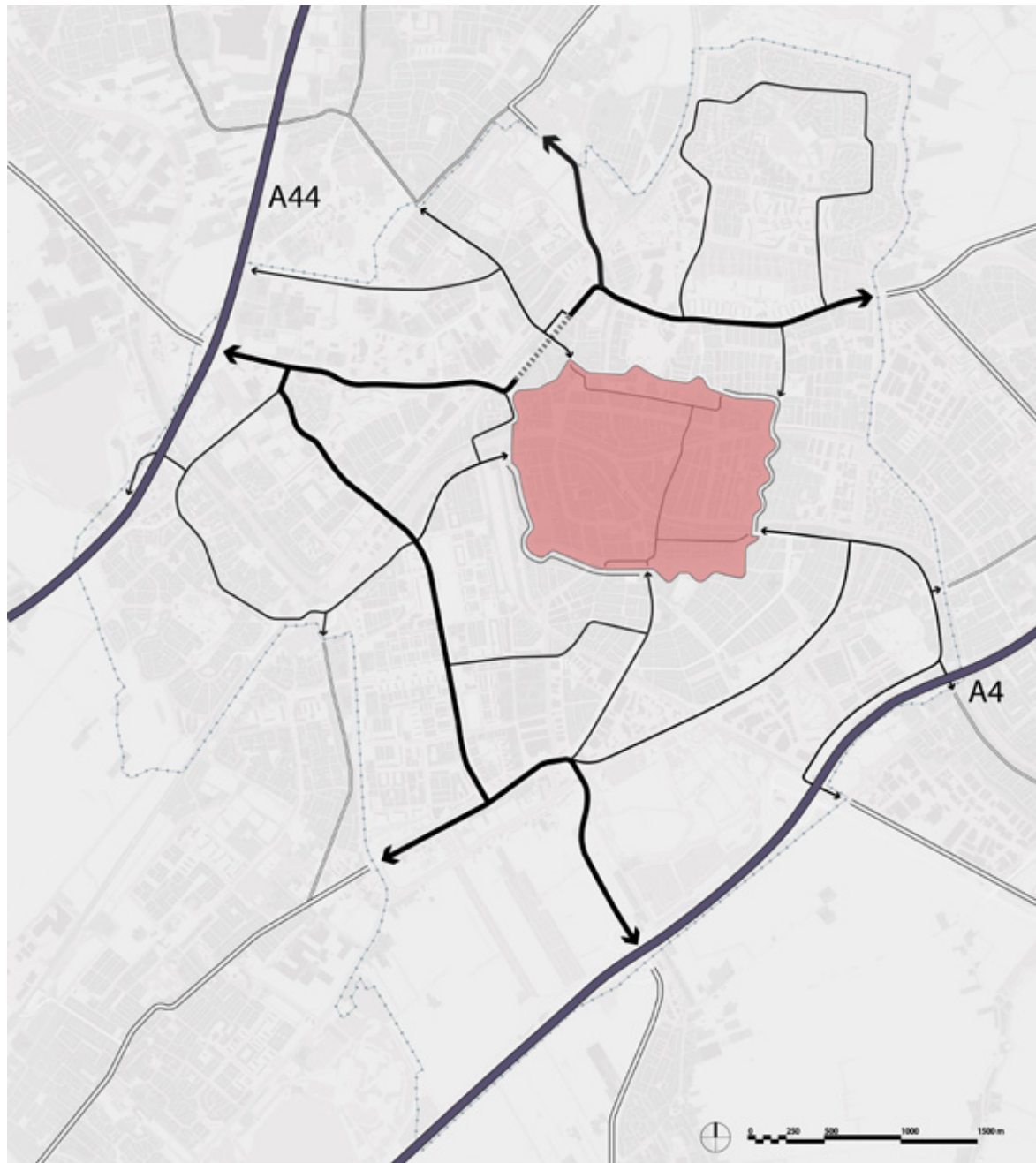
Basisprincipes bij de vormgeving van hoofdwegen zijn:

- Een maximum snelheid van 50 km/u, wegdek in asfalt
- Goed evenwicht tussen de verblijfsfunctie met ruimte voor fietser en voetgangers en de stroomfunctie voor het gemotoriseerd verkeer.
- Gestreefd wordt naar zo weinig mogelijk aansluitpunten met ondergeschikte wegen.
- Het uitbreiden van het aantal particuliere uitritten is niet gewenst.
- Een profiel met een niet overrijdbare middenberm en vrijliggende fietspaden heeft de voorkeur.
- Op kruispunten is de voorrang altijd geregeld, ook bij gebiedsontsluitingswegen onderling.
- Parkeren direct langs de rijbaan wordt beperkt.
- Indien noodzakelijk wordt alleen langsparkeren buiten de rijbaan toegestaan.

Basisprincipes bij de vormgeving van wegen in verblijfsgebieden zijn:

- Een maximum snelheid van 30 km/u, wegdek in elementenverharding
- Verblijfskwaliteit doorslaggevend
- Op rechte stukken langer dan 100 meter zijn snelheidsremmende maatregelen nodig.
- Asmarkering wordt in 30 km gebieden niet toegepast.
- Bij doodlopende straten langer dan 50 meter is een keervervoorziening voor vuilniswagens en brandweerwagens gewenst.





**Legenda**

Hoofdwegenstructuur  
herkenbare routes door continuïteit en hoofd  
routes begeleiden met groenstructuur:

-  Hoofdweg regio- en stadsniveau
-  Hoofdweg wijkniveau
-  Hoofdweg binnenstad
-  Rijksweg
-  Hoofdweg buiten gemeentegrens

Hoofdwegenstructuur

### 3.3.1 Parkeren

Uitgangspunt van het Leidse parkeerbeleid is dat er voldoende parkeerplaatsen in een straat zijn om aan de parkeervraag te voldoen. De berekening van de parkeerbehoefte is onder meer afhankelijk van de locatie, het soort activiteit en de mogelijkheid om een parkeerplaats dubbel te gebruiken. Hiervoor zijn beleidsrichtlijnen opgesteld en kengetallen op basis van C.R.O.W. – normering (CROW – richtlijn 182; Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering). De gemeente zal dit beleid in 2011 vast leggen en formaliseren. Er is een concept notitie beschikbaar. Soms liggen parkeernormen vast in het bestemmingsplan. De parkeerwens legt een grote ruimteclaim op de openbare ruimte. Dit gaat vaak ten koste van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. De wens over voldoende parkeerplaatsen te beschikken en tegelijkertijd de verblijfskwaliteit te vergroten vraagt om inspanning voldoende parkeergelegenheid te bieden. Dit kan niet zondermeer overal gerealiseerd worden. Alleen met een stadsbrede aanpak en oplossingen voor de parkeerproblematiek zal bovenstaande ambitie worden behaald. Dit is een opdracht die buiten de strekking van dit Handboek valt.

#### Parkeerrestrictiegebieden

In 2011 is in delen van Leiden een blauwe zone ingevoerd. Na twee jaar wordt geëvalueerd of deze maatregel de gewenste resultaten oplevert. Tijdens de testfase van de blauwe zone wordt deze zone aangeduid met een

geverfde blauwe lijn op de trottoirband. Indien de blauwe zone permanent wordt ingevoerd, wordt de blauwe lijn langs de trottoirband in het parkeervak ingestraat.

#### Antiparkeervoorzieningen

Voor een rustig straatbeeld is het van belang zo min mogelijk antiparkeerpaaltjes of –blokken te gebruiken. Alleen op plaatsen waar de overlast en schade aantoonbaar boven proportie zijn kan men overwegen deze objecten neer te zetten. Parkeeroverlast kan voorkomen worden door een heldere wegindeling, verhoogde trottoirs met trottoirbanden, slim geplaatst meubilair, enzovoort. Voor een goede handhaving op foutparkeren dient de aanduiding van parkeerplekken duidelijk te zijn





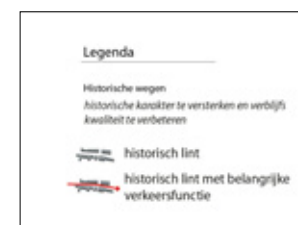
### 3.3.2 Historische invalswegen

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 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. Dit moet anders en Leiden kiest voor een streefbeeld waarin het autoverkeer minder domineert.



Basisprincipes bij de vormgeving van historische invalswegen zonder belangrijke verkeersfunctie:

- Autoluw maken van de straten als het geen hoofdweg betreft.
- Versterken historische uitstraling door ook op het trottoir straatbakstenen toe te passen.
- Prioriteit ligt bij de voetganger: inzetten op verblijfskwaliteit, trottoirs moeten voldoende breed zijn.
- 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 is minimaal aanwezig. De gewonnen ruimte wordt teruggegeven aan de voetgangers, of gebruikt om het oorspronkelijke groene karakter van de straat te versterken of te herstellen.

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 zwart asfalt, voetpaden zijn van zwart asfalt, schelpenasfalt of kleischelpen.
- Wegmarkering en drempels worden niet of zeer beperkt toegepast.



### 3.3.3 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 gaan boven de verkeerseisen en -maten. Het moet overigens wel mogelijk zijn om met onderhoudswagens de gebieden te betreden.

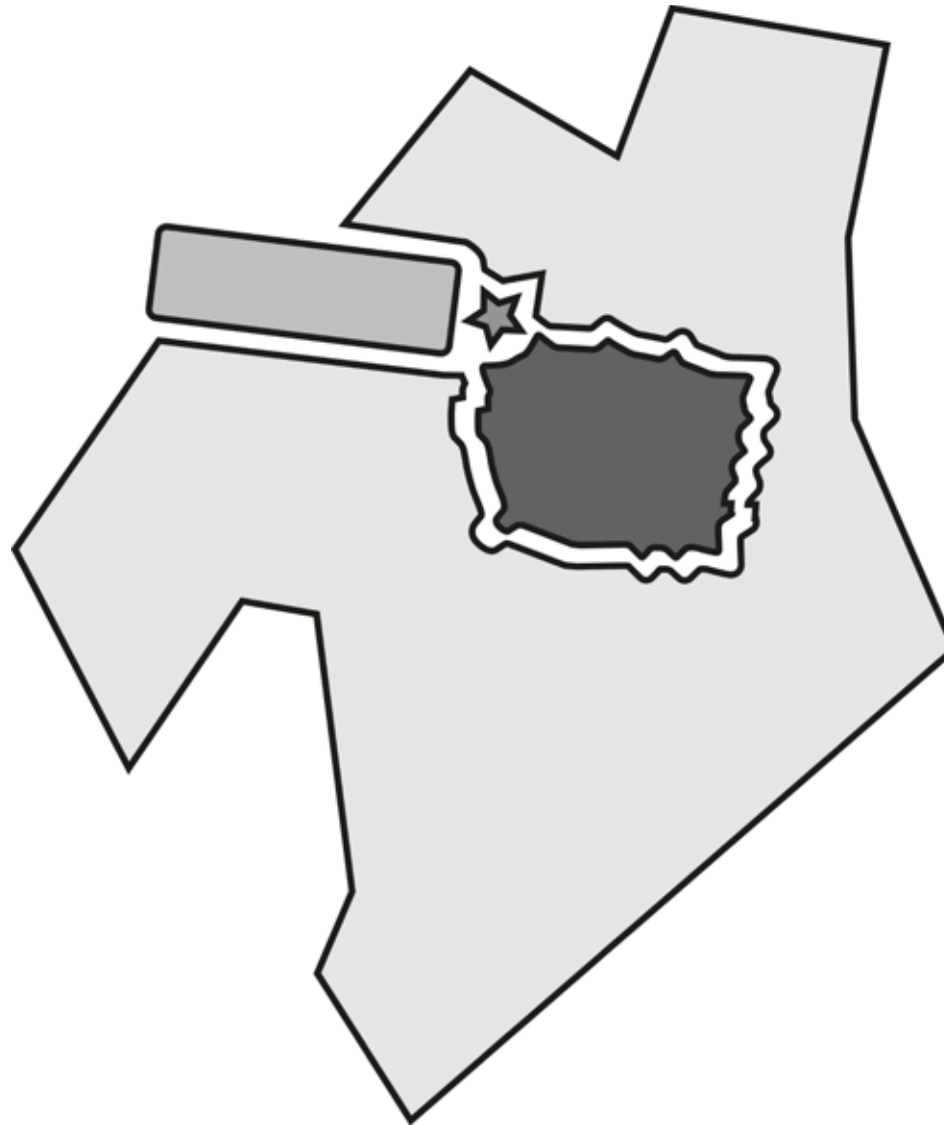


## 4. Uitgangspunten inrichting gebieden

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.<sup>1</sup>

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.



1. 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

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

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. 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.

#### 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.

#### Gegeven: afname groen

De gebruiksdruk op de openbare ruimte is toegenomen. Verkeersdoeleinden, parkeervakken, gescheiden afvalsteembakken, 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 53m<sup>2</sup> 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 een kwalitatieve groenstructuur is het essentieel voldoende groeiruimte te reserveren in het straatprofiel.



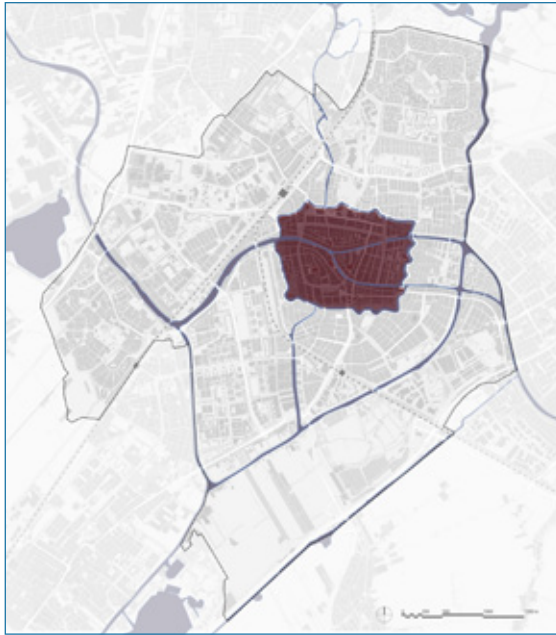
toename autobezit



verkeersregulering



afname groen



## 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 Mareldorp. 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 Mareldorp)
  5. De singels
  6. Bebouwing buiten middeleeuwse kernen

#### Ontwikkeling Binnenstad

In 2011 is het document 'Verder met de Binnenstad' opgesteld. Deze uitwerking van de binnenstadsvisie 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 Stads cultuur. 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 gepar-

keerde 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 gebruikt.<sup>1</sup> 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 Werf park, 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 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 straatbakstenen<sup>2</sup> 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 materiaal.<sup>3</sup>

##### 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.

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.

1. De sfeer, functie en identiteit van het kernwinkelgebied en de aanlooproutes worden beschreven in 'Verder met de binnenstad'  
 2. Binnenste Beter mix  
 3. Nota Asfalt of klinkers (Leiden, 1997) B&W 15-10-1997. Wikken over wegen (Leiden, 2004).



### 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 bestratingmateriaal 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 binnenstads-





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 subtiele 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) func-

ties mogelijk maakt. De flexibiliteit van het ontwerp geeft een meerwaarde aan de openbare ruimte.

#### Ruimte voor beleving van groen en water

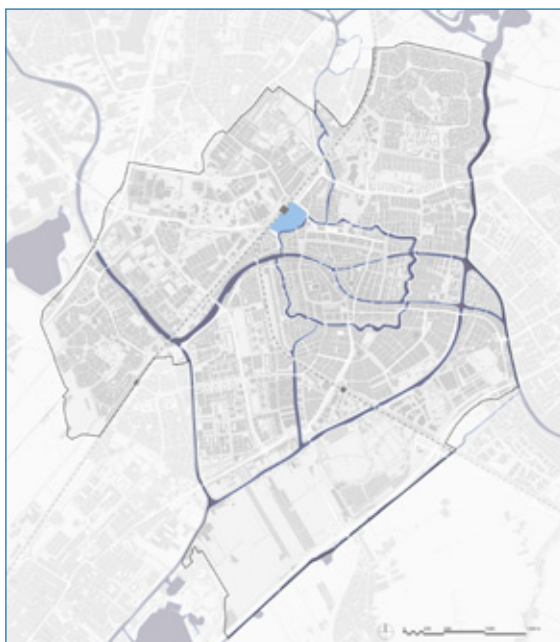
- In de binnenstad wordt ingezet op maximaal behoud van het aanwezige groen en onverhard oppervlak. Het creëren van goede groei omstandigheden (bovengronds en ondergronds) voor de bomen is daarbij essentieel.<sup>1</sup>
- De aanwezige groenstructuren langs de grachten en de singel zijn van onschatbare 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.
- Geveltuintjes, 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.

1. Bomennota





- 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.

## 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.



impressie toekomstig stationsgebied





impressie inrichting toekomstig stationsgebied

### Richtlijnen inrichting openbare ruimte

Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt onderscheid gemaakt tussen het niveau 'stad' en het niveau 'buurt'. Tot de ruimtes op stadsniveau horen de twee stationspleinen, de ruimte bij het huidige taxipalmet, de Bargelaan, de Stationsweg en de omgeving van de aansluiting tussen Plesmanlaan en Schipholweg. De kleinere straten, pleinen en buurtparkjes uit de Stedenbouwkundige Visie horen bij het niveau 'buurt'. Het verschil tussen de twee niveaus is dat de openbare ruimte op stadsniveau deel uitmaakt van routes die gebruikt worden door bezoekers aan de stad, terwijl de ruimte op buurtniveau vooral gebruikt wordt door degenen die er hun woning of werkruimte hebben.

De ruimte op stadsniveau wordt dus door veel meer mensen beleefd en wordt veel intensiever gebruikt.

### Verblijfskwaliteit

In het hele stationsgebied is verblijfskwaliteit doorslaggevend boven een functionele (auto)verkeersinrichting. Het Stationsplein is aan de randen voorzien van goede wachtplekken voor trein- en busreizigers. In de nieuwe straten van de Stationsbuurt is alleen bestemmingsverkeer toegestaan en het parkeren wordt inpandig opgelost. De straten op buurtniveau worden zoveel mogelijk uitgevoerd volgens het principe van shared surface. De verblijfsruimte loopt van gevel tot gevel en de buitenruimte is als één geheel ontworpen. Er is dus geen sprake van aparte trottoirs, fietspaden of rijstroken.

### Beleefbaar groen

Verblijfsruimte en buurtpleintjes voor bewoners en werknemers worden zo groen mogelijk ingericht met (toe-

komstige) grote bomen. Het creëren van goede groeiomstandigheden (bovengronds en ondergronds) voor de bomen is essentieel om dit beeld te bereiken.

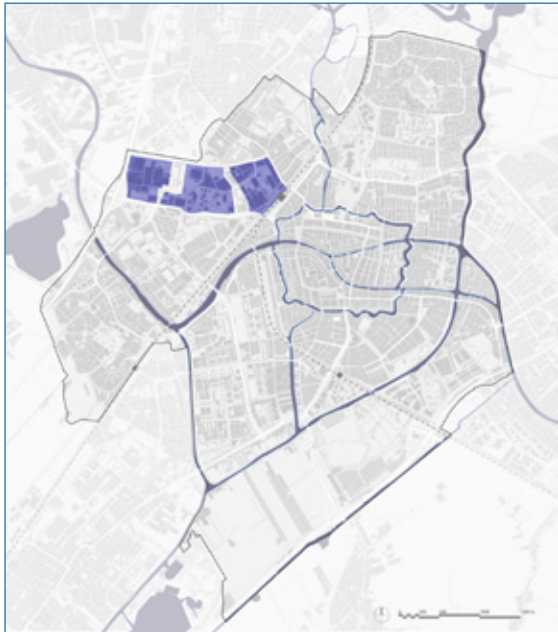
Op drie plaatsen wordt een (buurt)park aangelegd:

- de kop van de Singel tegenover Museum Volkenkunde;
- de Driehoek op het binnenterrein Morssingelblok;
- de halve cirkel op het binnenterrein van het Rijnsburgerblok.

### Rust en eenheid

Net als elders in de stad is rust ook hier een belangrijk uitgangspunt. In het ontwerp voor de openbare ruimte wordt gestreefd naar een beperking van de hoeveelheid verschillende materialen en formaten, oppervlaktebehandelingen en details.

- Voor de twee stationspleinen wordt een nieuw bestratingmateriaal gekozen. Een materiaal met klasse, passend bij de status van 'entreehal van de stad'. In verband met het intensieve gebruik zijn de materialen duurzaam en goed te onderhouden.
- Voor de rest van de Stationsbuurt: materiaal uit het standaard palet voor de binnenstad of een materiaal wat er goed bij aansluit (gebakken materiaal).
- In alle openbare ruimte wordt gestreefd naar een minimale hoeveelheid objecten op straat. Dat wil zeggen dat er nauwkeurig ontworpen en beheerd wordt om het aantal palen, borden, masten tot een minimum te beperken. Elektriciteitskasten en afvalverzamel punten krijgen een inpandige inpassing.
- Het stationsgebied heeft dermate specifieke stijlkenmerken dat gebiedsspecifieke verlichting en meubilair gerechtvaardigd is.



#### Gebiedsschets

Het Bio Science Park ontleent haar identiteit nu vooral aan het onsamenhangende, open en grootschalige karakter van de bebouwing en de grote hoeveelheid ruimte om de gebouwen heen. Het heeft nog niet de uitstraling die Leiden en Oegstgeest vinden passen bij het ambitieniveau van dit gebied. Om wél aan te sluiten bij dat ambitieniveau krijgt het Bio Science Park een hoogwaardig stedelijk karakter met een eigen uiterlijk en materiaalgebruik. Om een hoogwaardig stedelijk karakter te realiseren is functiemenging noodzakelijk. Woningen en stedelijke voorzieningen worden daarom aan de bedrijvigheid toegevoegd. Deze ideeën zijn verwerkt in het stedenbouwkundig masterplan Leiden Bio Science Park- de Leeuwenhoek

(dd mei 2009). De ambitie is om van een onsamenhangend ingericht gebied een levendige Bio Science campus te maken. De bebouwing staat in het groen. De groenstructuur en de inrichting van de openbare ruimte geven het gebied de gewenste samenhang. De landschappelijke laag is geïnspireerd op het hollandse polderlandschap, waarbij de profielen in de openbare ruimte zoveel mogelijk worden begeleid door sloten, vaarten rietoevers en bomen. De openbare ruimte krijgt een hoge verblijfskwaliteit.

### 4.3 Bio Science Park

Het Bio Science Park in de Leeuwenhoek 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 (= de Leeuwenhoek, samen met het aangrenzende gebied Nieuw Rhijngest Zuid in de gemeente Oegstgeest) laten doorgroeien tot een kenniscluster dat ook op mondiaal niveau toonaangevend is.



impressie toekomstig Bio Science Park





impresie toekomstige parkachtige inrichting van de openbare ruimte

### 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 meer 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 boomsoort de hiërarchie in wegenstructuur ondersteunt.

#### 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 het trottoir is gekozen voor een zwarte betonstraatsteen. De parkpaden (bestemd voor voetgangers en fietsers) worden in zwart asfalt uitgevoerd.



openbaar

privé

#### 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 is. 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 met de voorkeur voor rozen.

In juni 2011 is het document "materiaallijst Buitenruimte Leiden Bio Science Park" vastgesteld. In dit document staan inrichtingsprincipes en de toe te passen materialen verwoord.



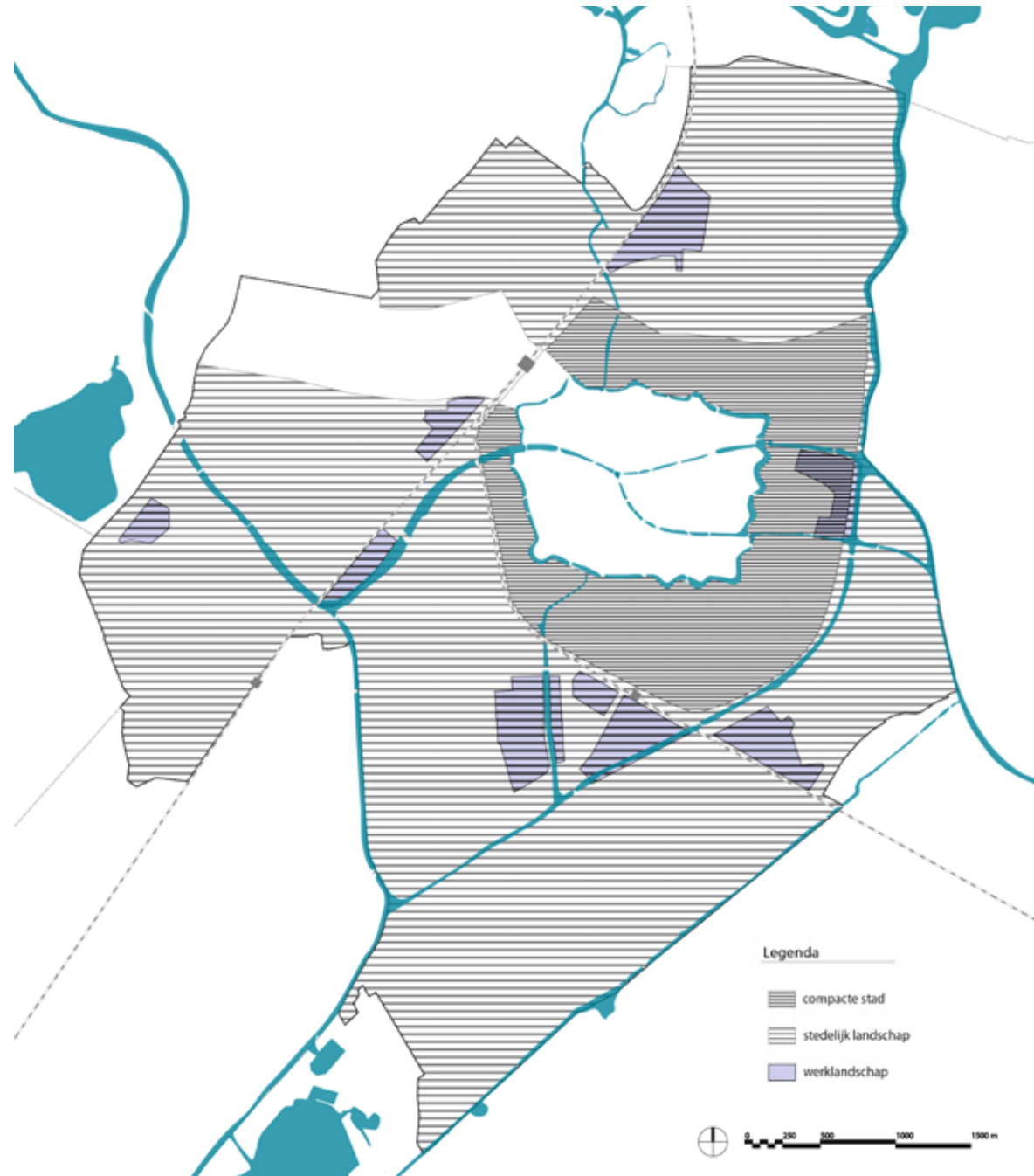
#### 4.4 De mantel

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.



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

Kenmerkend voor de inrichting van de mantel in z'n geheel is dat in de jaren de jaren '70 en '80 op grote schaal de betonstraatsteen is toegepast en de straatbaksteen heeft ver vangen. In aanschaf 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.

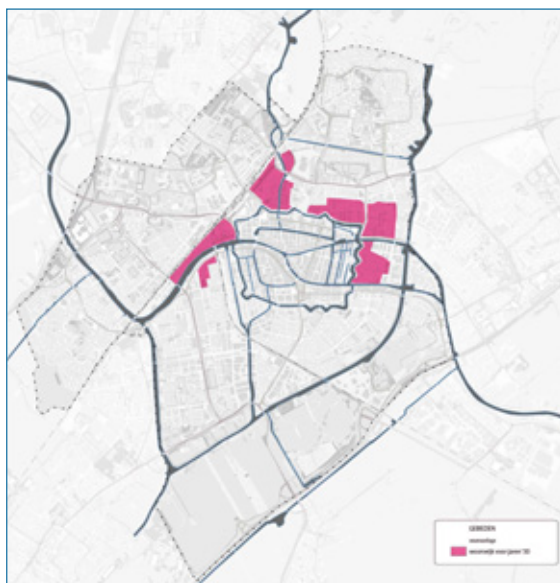
#### 4.4.1 Algemene uitgangspunten voor de mantel

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 prominent in het straatbeeld aanwezig zijn, verkeersreguleringsmiddelen worden beperkt toegepast en er wordt meer ruimte voor groen gecreëerd.

Het straatmeubilair voor de mantel is beperkt tot het assortiment zoals voorgeschreven in deel 3 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 wordt 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 halfsteenverband;
- trottoirbanden hebben een deklaag van gewassen basalt;
- parkeervakken worden uitgevoerd in straatbakstenen in elleboogverband. Aanduiding van de afzonderlijke parkeervakken wordt niet of subtiel aangeven. In het geval van langsparkeren worden de parkeervakken alleen bij een parkeerregime (betaald parkeren en blauwe zone) in het wegdek aangeduid;
- gebieds- en wijkontsluitingswegen zijn van zwart asfalt;
- vrijliggende fietspaden van zijn rood asfalt, tenzij de fietspaden in een groengebied liggen, dan zijn ze zwart.



bebouwing grenst direct aan de openbare ruimte. Door het ontbreken 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.

#### 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 bouwblokken<sup>1</sup>. De



Onrustig straatbeeld door verschillend materiaal gebruik in de bestrating



Smal trottoir: trottoir heeft plaats moeten maken voor parkeer ruimte

1. Dit is niet het geval bij de buurt "de oude Kooi", waar de openbare ruimte is meeontworpen



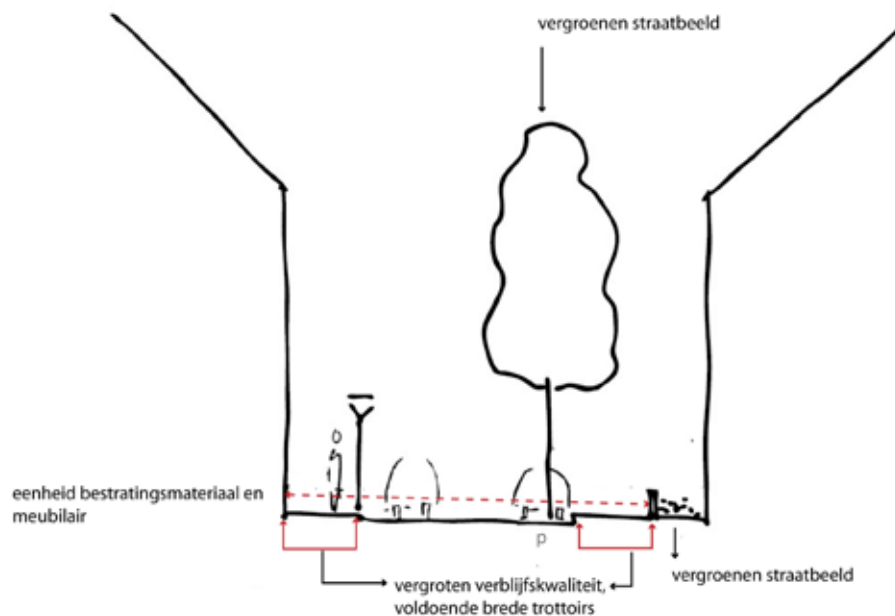
## Richtlijnen inrichting openbare ruimte

- **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. We zorgen voor bredere trottoirs met zo min mogelijk objecten. 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 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 inpandig 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.

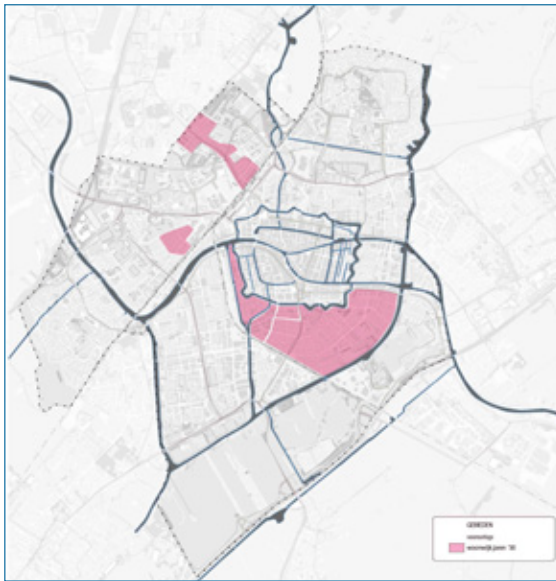


Ook al zijn de straatprofielen smal, er moet toch voor meer speel- en verbijfruimte worden gezorgd. Bij herinrichting is het daarom noodzakelijk dat parkeren zodanig wordt ingepast dat er meer verblijfsplekken, meer ruimte voor groen en minder verhard oppervlak gerealiseerd kan worden.

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.



bed 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 meeontworpen. 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.

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.

#### 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'.<sup>1</sup> 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 inge-



erfafscheiding is integraal meeontworpen



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

1. (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 (paragraaf 1.4.4.1)

## 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.

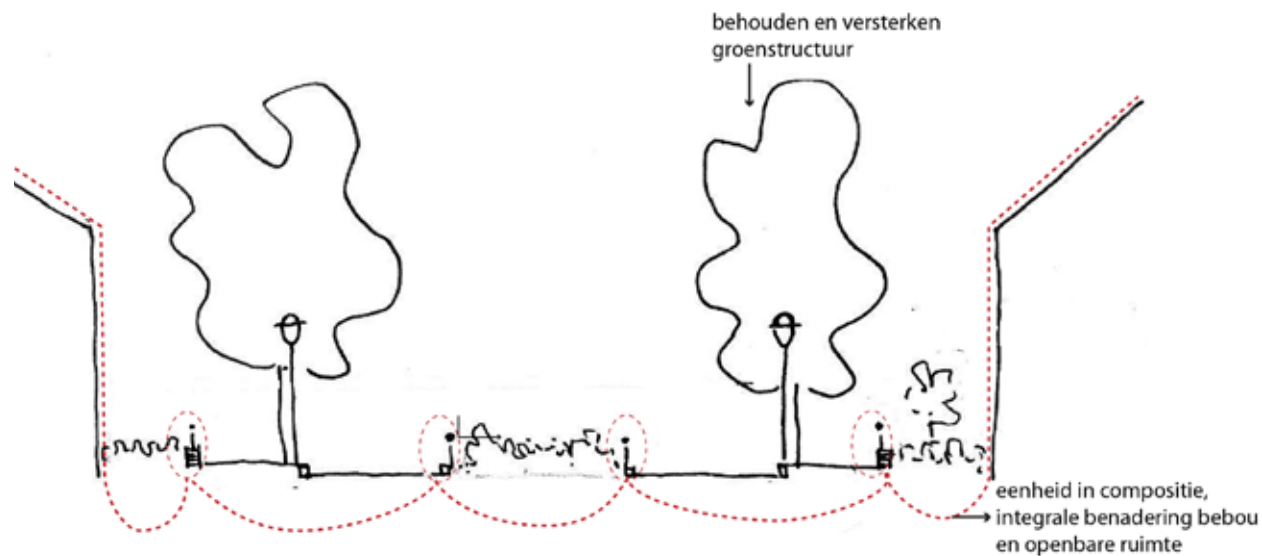
De straten hebben een afgewogen beeld van gevelwanden, daken, bouwvolume, straatinrichting, erfbebouwing en erfafscheiding. Bij transformatie is een integrale behandeling van bebouwing en openbare ruimte het uitgangspunt.

- **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 straatbeeld<sup>2</sup>.

- **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.



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





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 langspaarkeerstroken, 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 woonwensen vragen om een transformatie van deze wijken<sup>1</sup>.

#### 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', rechtehoekige 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).



Parkeerdruk op de openbare ruimte is hoog.



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

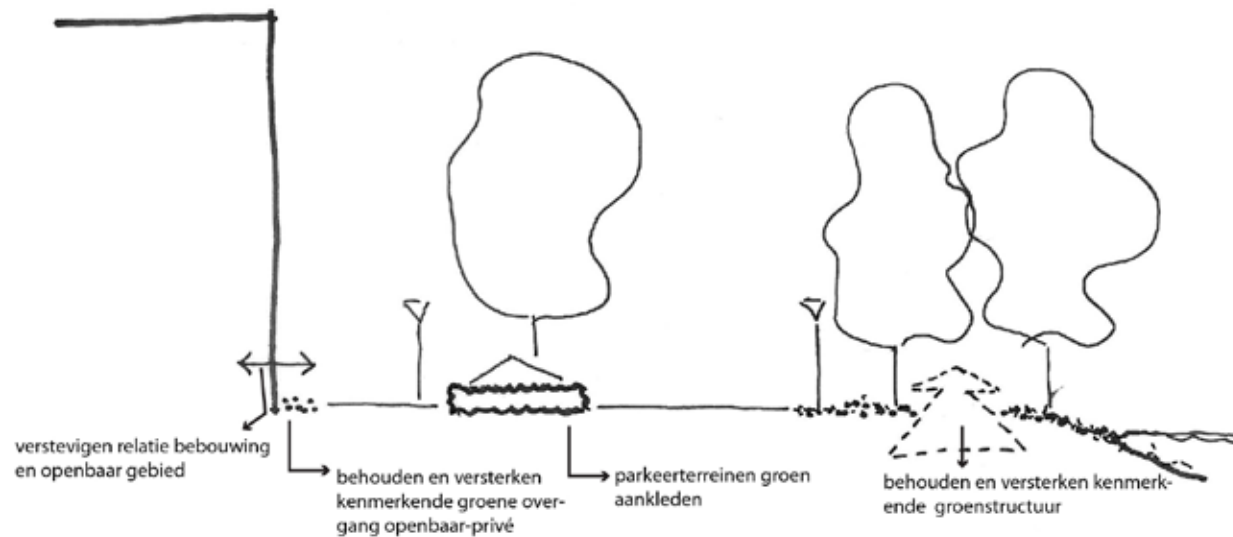
1. Ten behoeve van deze transformatie heeft de gemeente Leiden het wijkontwikkelingsplan Zuidwest en Noord opgesteld. Deze documenten beschrijven de toekomstige stedelijke transformaties. Gebiedsvisie Zuidwest is de stedenbouwkundige uitwerking van het wijkontwikkelingsplan en beschrijft de ontwikkelingen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

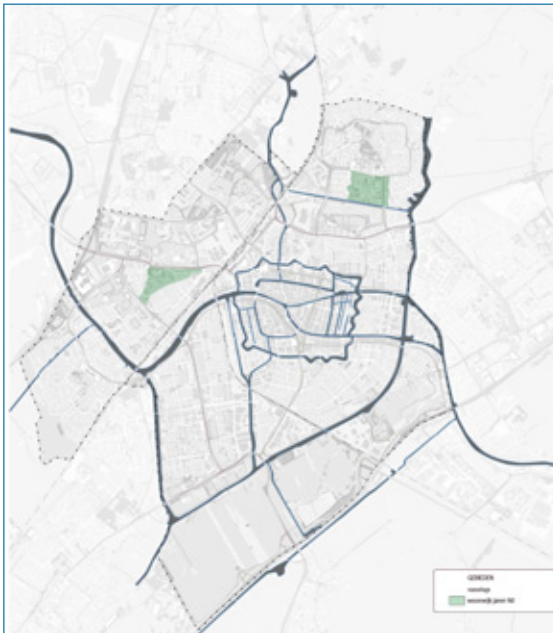
## Richtlijnen inrichting openbare ruimte

- **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.





de beplanting van deze buurten volwassen geworden en overdadig 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.

De huidige woonwensen staan op gespannen voet met de uitgangspunten van de bovengenoemde woongebieden.

Er is veel vraag naar grondgebonden woningen met privé-groen 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.

#### 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



Galerijflats in een landschappelijke setting.



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 tegengaan; waar mogelijk moeten voet- en fietspaden met elkaar gecombineerd worden
- 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 openbaar gebied moet zorgvuldig en uniform worden vormgegeven waarbij een relatie wordt gelegd tussen bebouwing en het aangrenzend openbaar gebied.

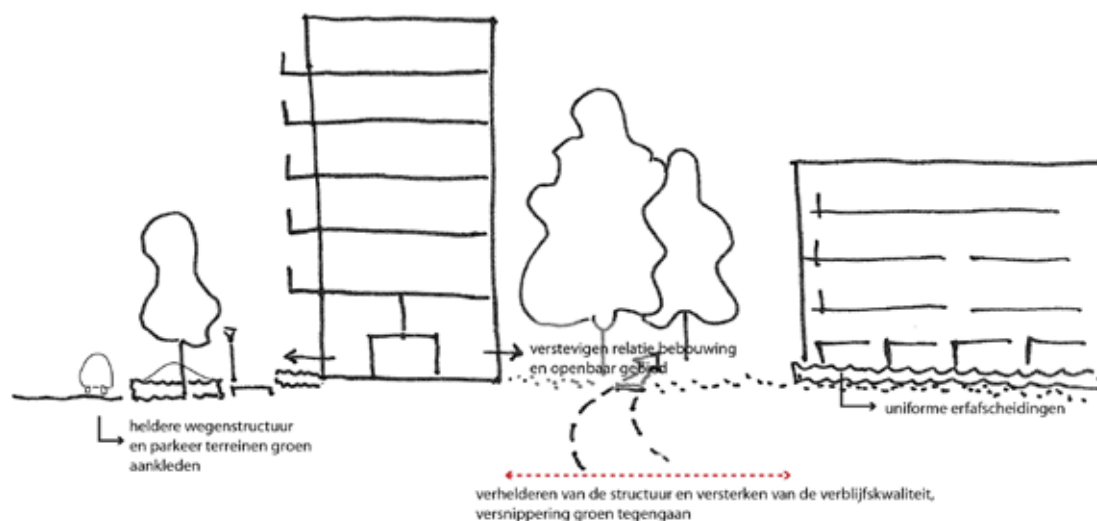
- **Heldere vormgeving verkeersstructuur.**

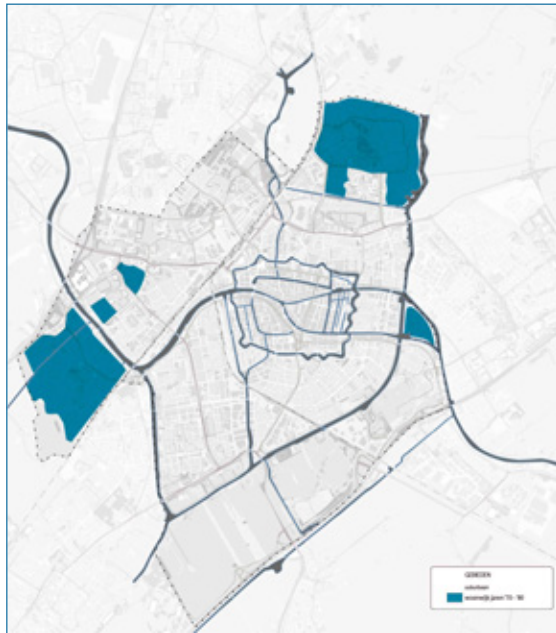
De verkeersruimte is vaak onlogisch door gebrek aan doorlopende structuren en gebrek aan hiërarchie in de inrichting van wegen. Bij herstructurering is het aanbrengen van een heldere wegenstructuur van belang. De hiërarchie van de wegstructuur moet leesbaar gemaakt worden door de verschillende soorten 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.





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 woonerfprincipe 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 fjnschalige 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.

#### 4.4.6 Extra uitgangspunten Suburbaan I: Merenwijk, Stevenshof, Waardeiland

##### 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 buurniveau. Kenmerkend zijn de als eenheid ontworpen woonbuurten



woonerf met fjnschalige groen elementen en doorlopende vloer



Betonstraatstenen geven straat een gedateerd en grijs beeld.

## Richtlijnen inrichting openbare ruimte

- **Eenheid in bestratingmateriaal en meubilair**

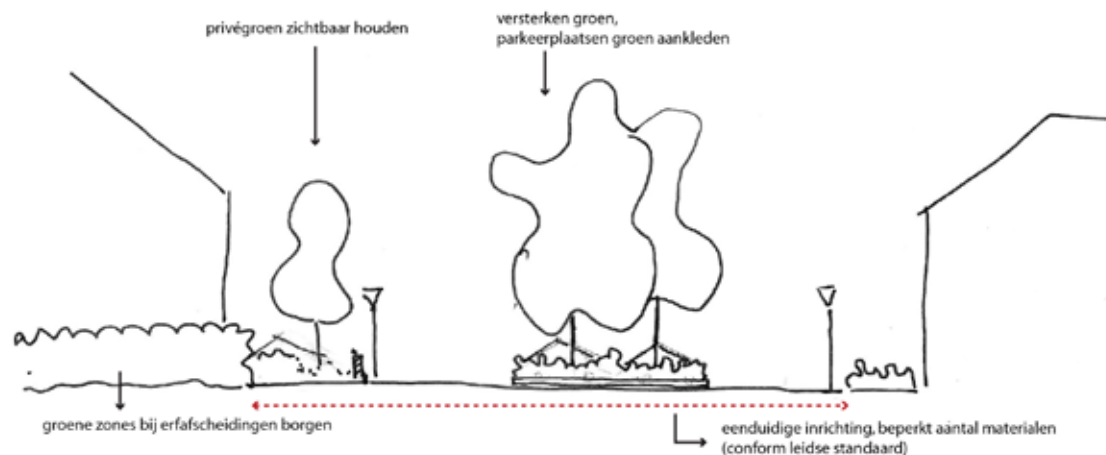
De bestrating volgt de Leidse standaard, gebakken straatbakstenen en betontegels op het trottoir. In deze wijken, waar veel verschillende materialen gebruikt zijn, is dit een opvallende aanpassing. Bij gelijkvloerse woonerven wordt het gebakken materiaal van gevel tot gevel toegepast.

Meubilair uniform op wijkniveau conform het assortiment uit Deel 3 van dit Handboek. Overvloed aan obstakels dient te worden voorkomen.

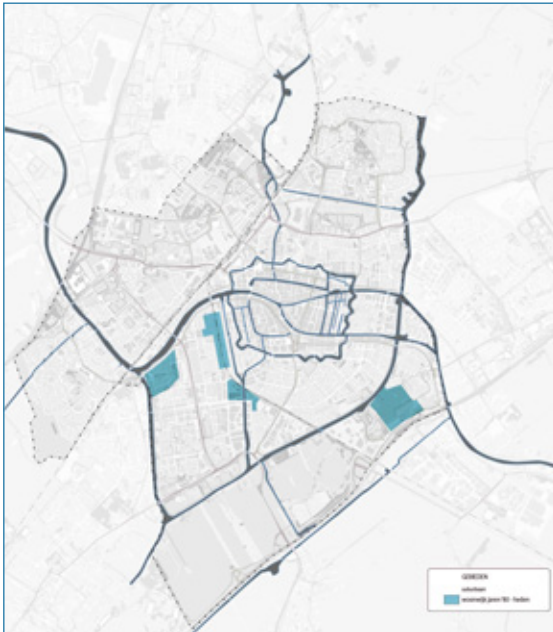
- **Groene kwaliteiten versterken**

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 privégroen moet zichtbaar en groen blijven, want het is een belangrijke drager van het groene karakter. De aanwezige landschappelijke kwaliteiten moeten behouden blijven.







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 privé-groen een belangrijke drager van het groene karakter.

#### 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 middelhoogbouw 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 meeontworpen erfafscheiding. De bebouwing is seriematig en homogeen op straatniveau.



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 volzetten van de openbare ruimte met (toekomstige) ruimteclaims van bijvoorbeeld elektriciteitskasten en andere voorzieningen is uit den boze.

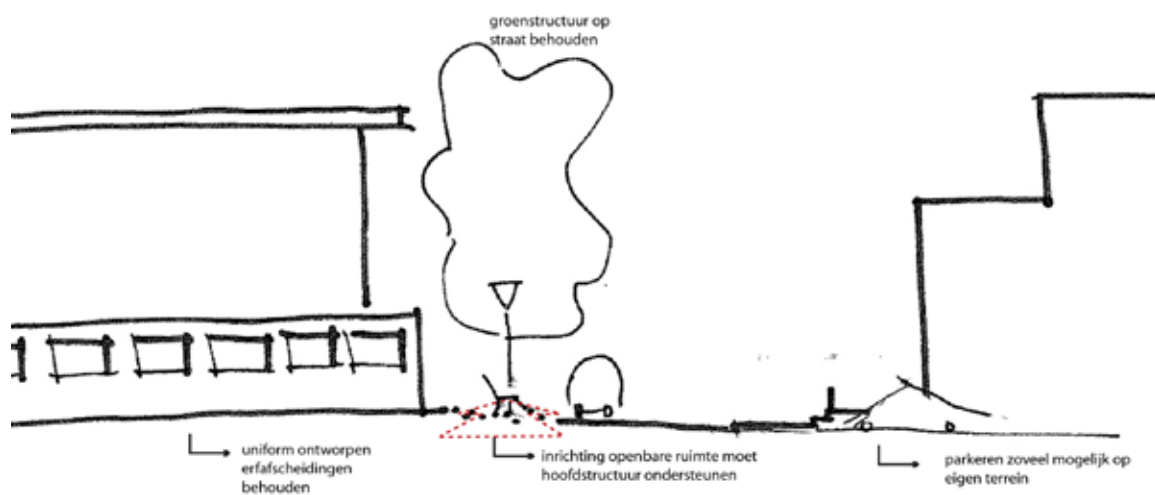
- **Inzetten van groen**

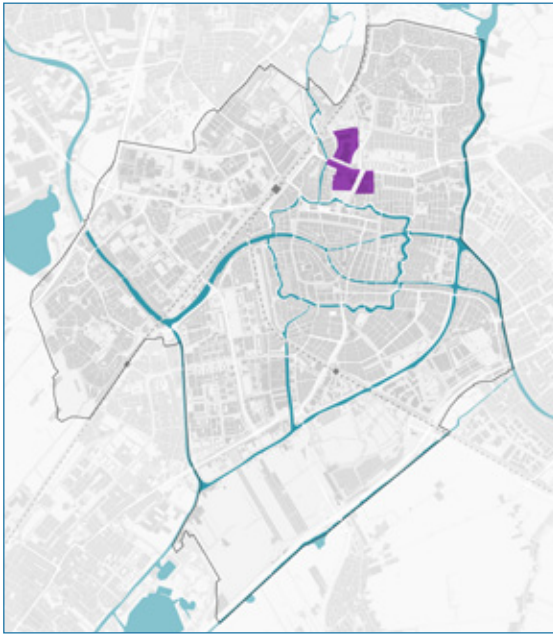
Er is groen in de straat aanwezig, maar niet in overvloed. Van belang is dat de groenstructuur op straatniveau niet door andere ruimte claims wordt teruggedrongen. Daarnaast stimuleren dat het privégroen zichtbaar en groen wordt gehouden, want dat vormt een belangrijke drager van het groene karakter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

- **Eenheid in bestratingmateriaal en meubilair**

Conform de standaard voor de mantel.

- In autovrije straten kunnen verscheidene soorten gebakken materiaal worden toegepast.





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 meeontworpen. 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 er naar gestreefd de gebieden te voorzien van groenstructuren, waterplannen en een aantrekkelijke inrichting. Parkeren dient zoveel mogelijk inpandig te worden gerealiseerd.

#### 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.



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.

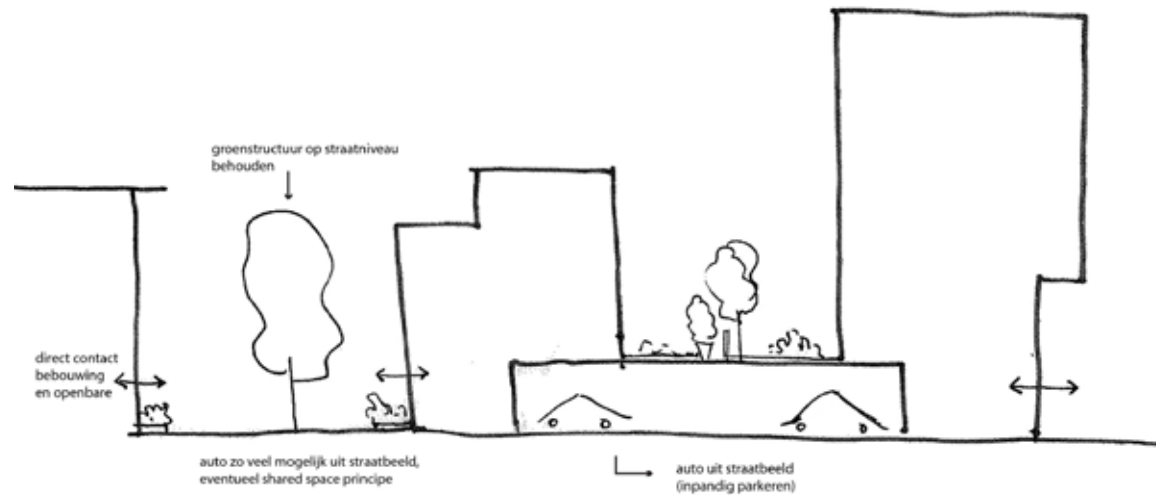
- **Groen**

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.





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 beleevingswaarde 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 hoeveelheid 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 autogerecht naar representatief en verblijfsgericht.

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

4.4.9 Extra uitgangspunten bedrijventerreinen: De Waard, het Hallengebied, bedrijventerrein Merenwijk, Westwal, industrieterrein 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



Functionele en autogeerichte 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 erf-

begrenzing en over reclame-uitingen) geven samenhang in het straatbeeld en zijn een belangrijke drager voor de identiteit en uitstraling van een bedrijventerrein als geheel.

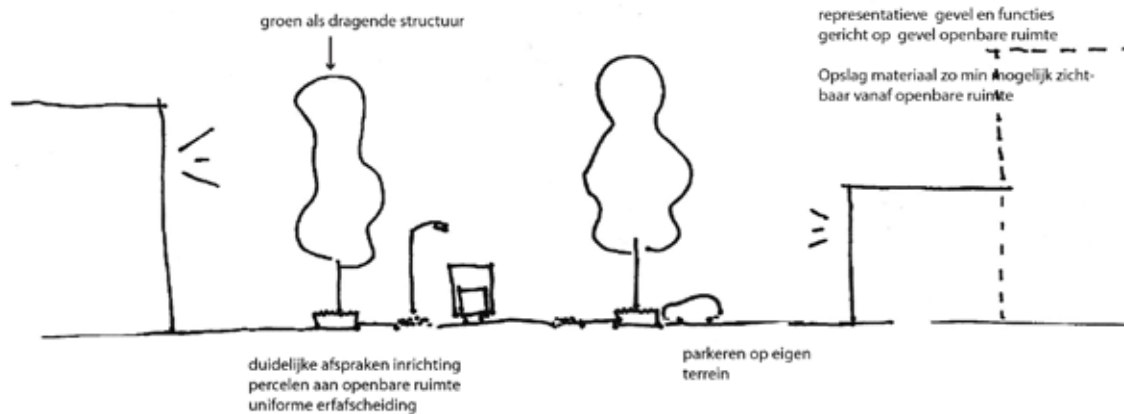
- **Groen en water als dragende structuur**

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 verblijfs-

kwaliteit. 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:

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

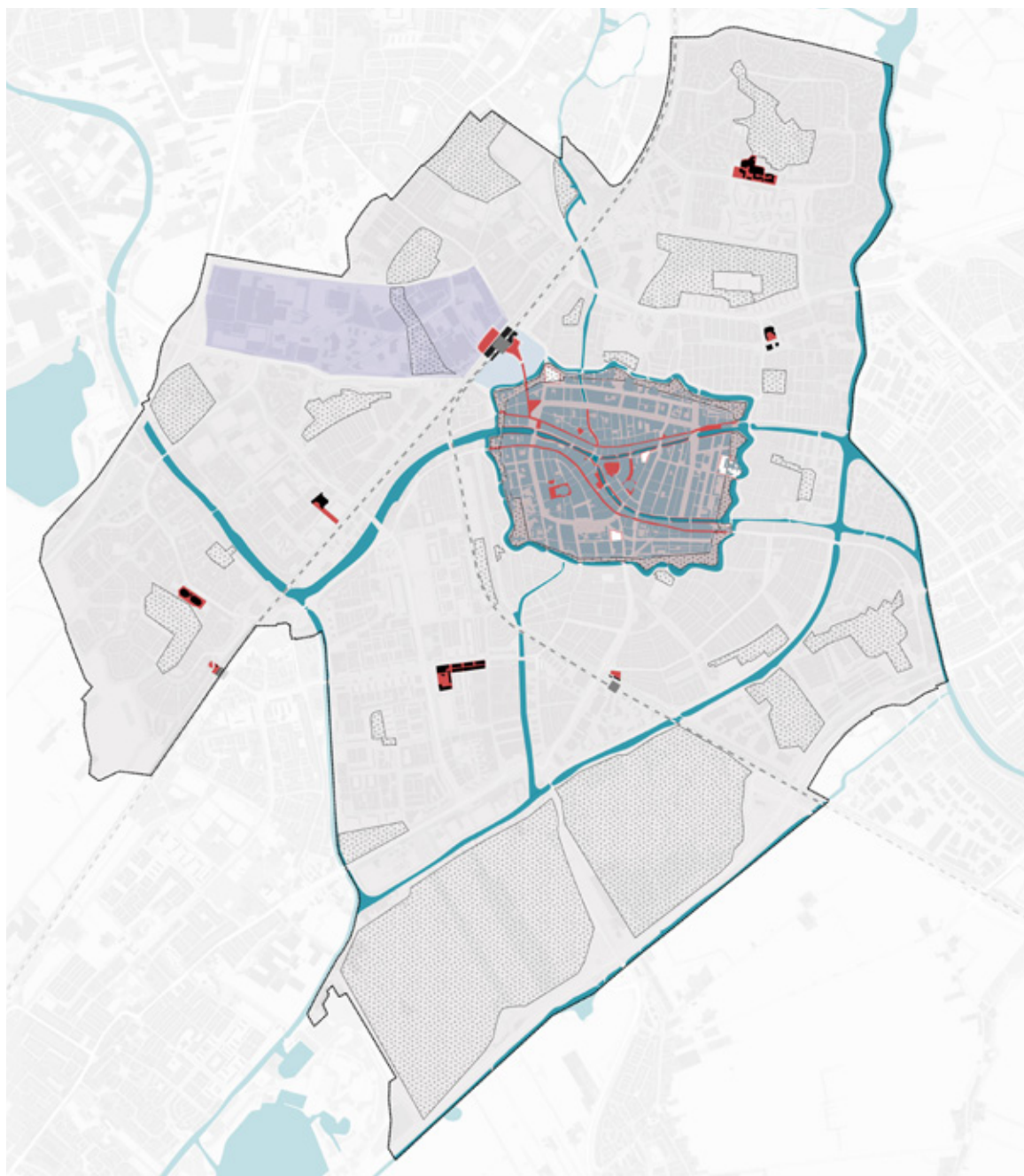
In de volgende paragrafen staan de huidige plekken in Leiden benoemd. In de toekomst kan dit transformeren, er kunnen plekken bijkomen.

## 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 beheerkostenverhogend 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 Stadspleinen

De bekendste pleinen in Leiden bevinden zich in de binnenstad en in het stationsgebied. Op deze locaties is de openbare ruimte een belangrijke imagodragers 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 pleinen in de binnenstad benoemd. Een aantal daarvan 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 stadsplein. 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 inspiratiekader

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



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

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.



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

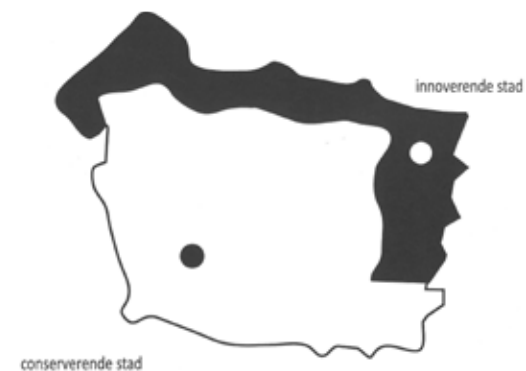
De historische kernen van de binnenstad worden vanwege de sterk historische context in het document 'Verder met de binnenstad' getypeerd als de 'conserverende stad'

- 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 Stadspoleinen



### 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 Nuon-terrein) 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 (bijvoorbeeld herinrichting van de Breestraat).

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

#### Uitgangspunt bij herinrichting

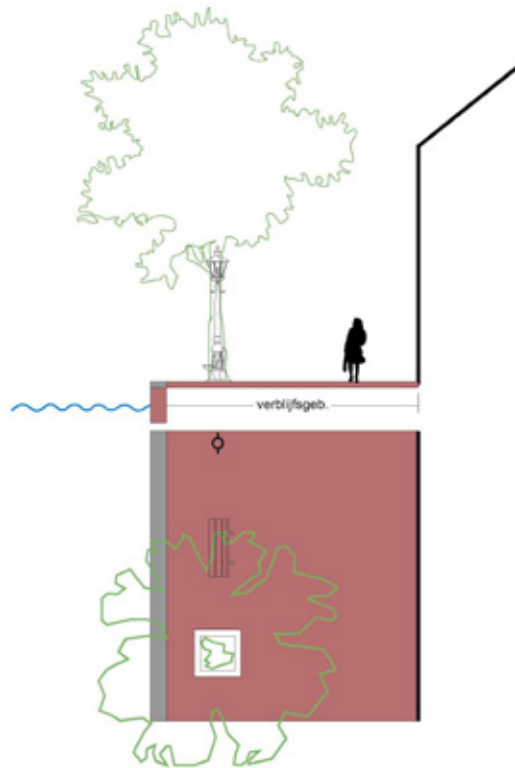
De inrichting van deze routes straalt een hoog ambitieniveau uit met een hoge verblijfskwaliteit, zonder dat er teveel wordt afgeweken van de standaardinrichting van de binnenstad. Het versterken van de historische uitstraling vormt het uitgangspunt. Het is van belang de gehele lengte van de rijnloop en rijndijken als een herkenbare eenheid wordt vormgegeven.



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 aanbrenge.
- 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, noodzakelijk objecten die verblijfskwaliteit niet ondersteunen, zoals fietsklemmen zoveel mogelijk beperken.
- Parkeren zoveel mogelijk beperken, indien noodzakelijk alleen langsparkeren toegestaan.



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



### 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 weerszijde straat.
- Meubilair in modules op één lijn, evenwichtige verdeling straatprofiel. Geen onnodige objecten plaatsen.

### 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.

### Wensbeeld inrichting openbare ruimte Noordeinde, Breestraat, Hoge Woerd

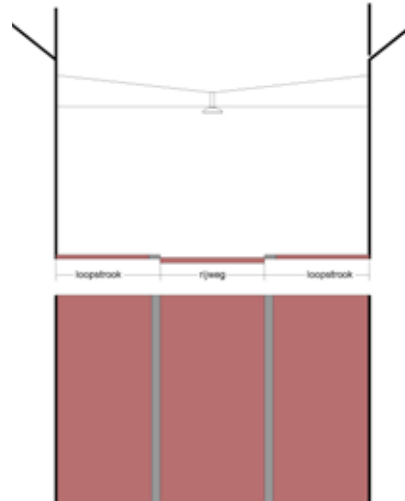
- Evenwichtige driedeling straatprofiel over gehele dijk.
- Brede trottoirs over gehele lijn (minimaal 3 meter).



- Trottoirband verbijzonderen met grijze strook van natuursteen.
- Overige bestrating binnenste beter mix.



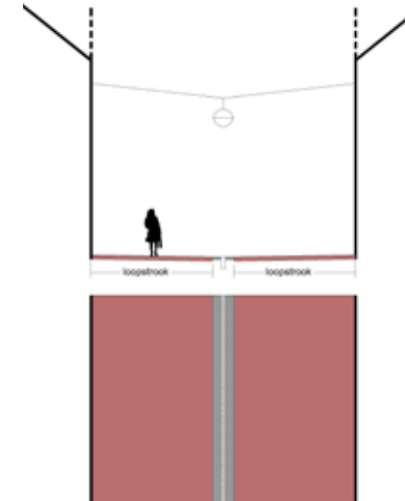
Referentiebeeld: brede trottoirs in de Oosterstraat Groningen



Mogelijk profiel Breestraat



Referentiebeeld: centrale hardstenen strook in winkelstraat Middelburg



Mogelijk profiel Haarlemmerstraat. Deze strook dient 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 loopt van het centraal station naar de binnenstad. Daarmee is deze route de belangrijkste entree voor voetgangers naar de binnenstad. Vanaf het Stationsplein tot aan de Haarlemmerstraat moet de route voor langzaam verkeer helder en aangenaam 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. De verblijfskwaliteit kan aan kracht winnen. Met de toekomstige herontwikkeling van het stationsgebied wordt de Stationsweg ook opnieuw ingericht.

#### **Uitgangspunten Stationsweg**

- Verhogen verblijfskwaliteit voor voetganger.
- Inrichting voetganger en fietser prioriteit, gemotoriseerd verkeer minder dominant. Wensbeeld is om Stationsweg volledig vrij te maken van openbaar vervoer en autoverkeer.
- Brede trottoirs aan weerszijde Stationsweg (obstakelvrij minimaal 3 meter).
- Ruimte voor bomen in het trottoir.
- Eenduidige bestrating van gevel tot gevel. Subtiele verschillen (bestratingverband of subtiele band) om onderscheid tussen verkeersstromen.
- 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

- Rijnnarmen
- 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.

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 kei-formaat. Ook is er gebruik gemaakt van een lijnkolk.



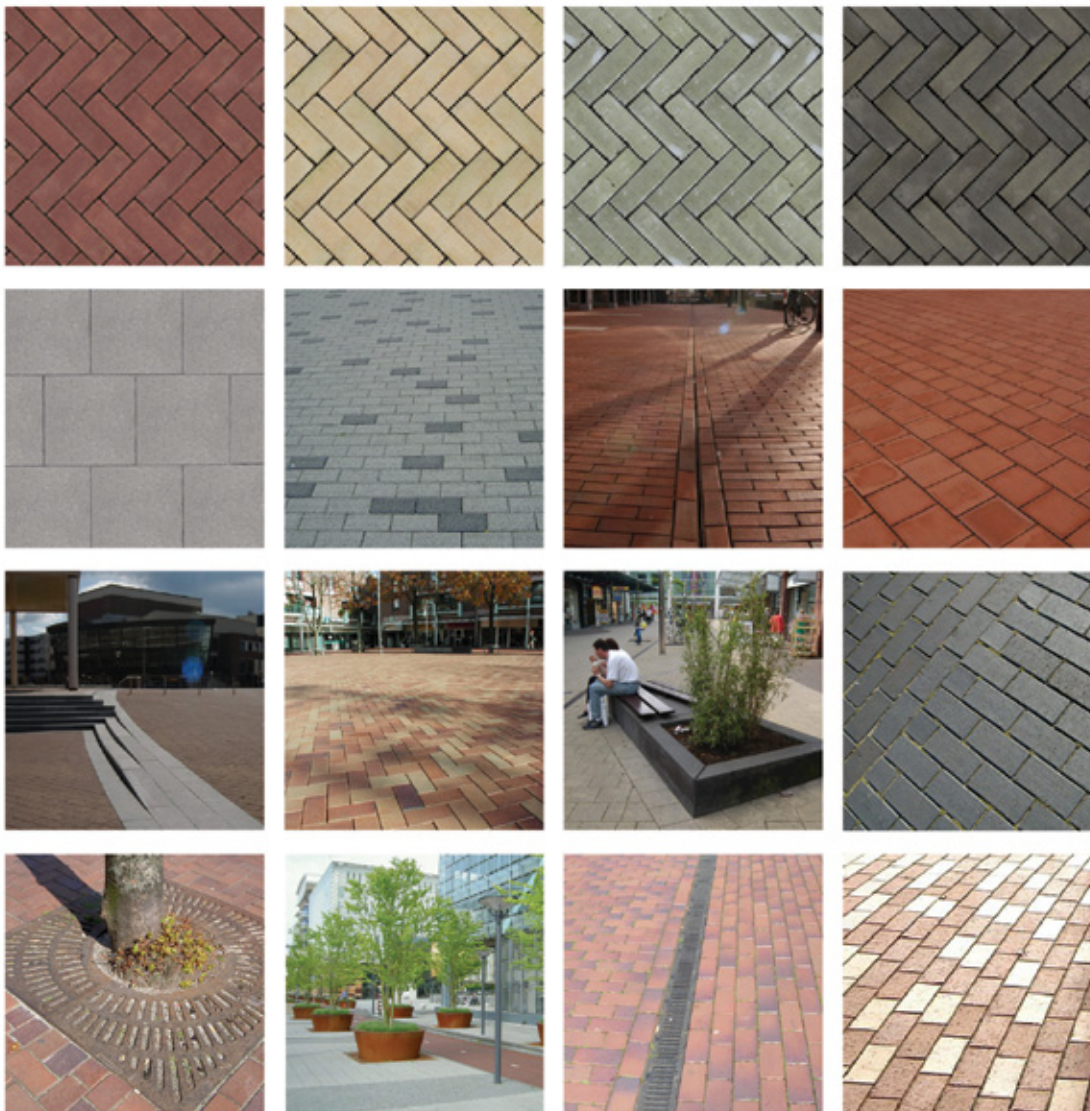
Winkelcentrum Luifelbaan heeft in het winkelgebied rood-bruine hardgebakken straatbakstenen toegepast.

### Woonservicezones

Wijkcentra zijn vaak ook het brandpunt van zogenaamde woonservicezones<sup>1</sup>. Een woonservicezone is een samenhangend woongebied van 10.000 tot 12.000 inwoners, waarin ook ouderen en mensen met een functiebeperking geschikt kunnen wonen. Deze zones zijn in een straal van 500 meter rondom een winkelcentrum gesitueerd. Bij de inrichting van de openbare ruimte in deze zones moet nadrukkelijk aandacht zijn voor de toegankelijkheid van het gebied voor ouderen en mensen met een functiebeperking. Ook dient er bij de inrichting van de woonservicezones extra aandacht voor te zijn voor geschikt zitmeubilair voor senioren. (Handboek deel 3, 2.2.1)

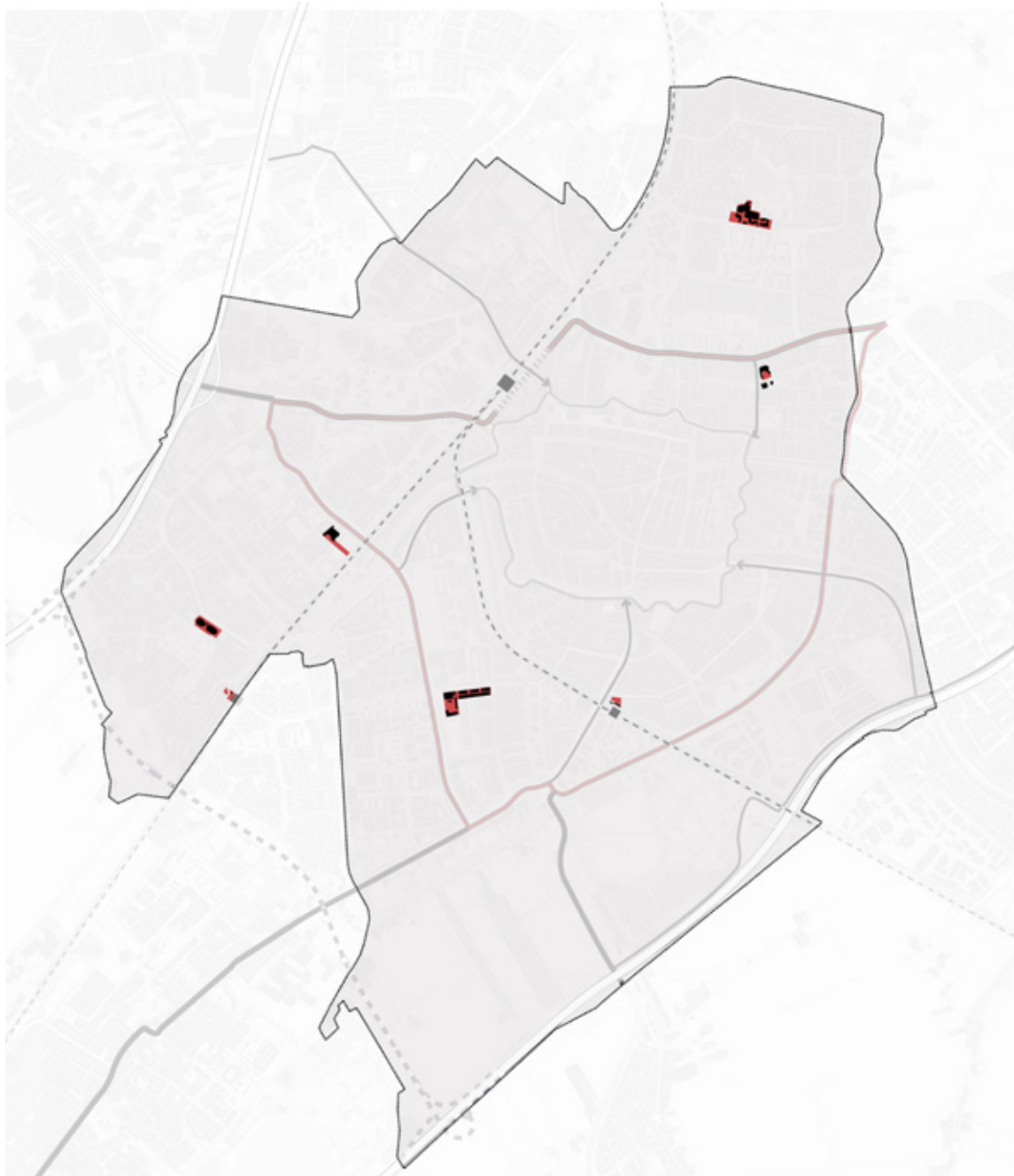
De woonservicezones in Leiden zijn gesitueerd rond de volgende winkelcentra:

- Kooiplein;
- Luifelbaan;
- Wagnerplein;
- Diamantplein;
- Kopermolen;
- Stevensbloem;
- IJsselkade.



Inspiratiekader Wijkcentra

1. woonservice zones bij winkelcentrum: Kooiplein, Luifelbaan, Wagnerplein, Diamantplein, Kopermolen, Stevensbloem, IJsselkade



### Legenda

PLEKKEN MANTEL

■ wijkcentra en stationspleinen

DEEL I  
UITGANGSPUNTEN

DEEL II  
INRICHTINGSPRINCIPES

DEEL III  
DETAILS



## 5.4 Buurtpleintjes

Een aparte categorie vormen de kleinschalige verblijfs-plekken. 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

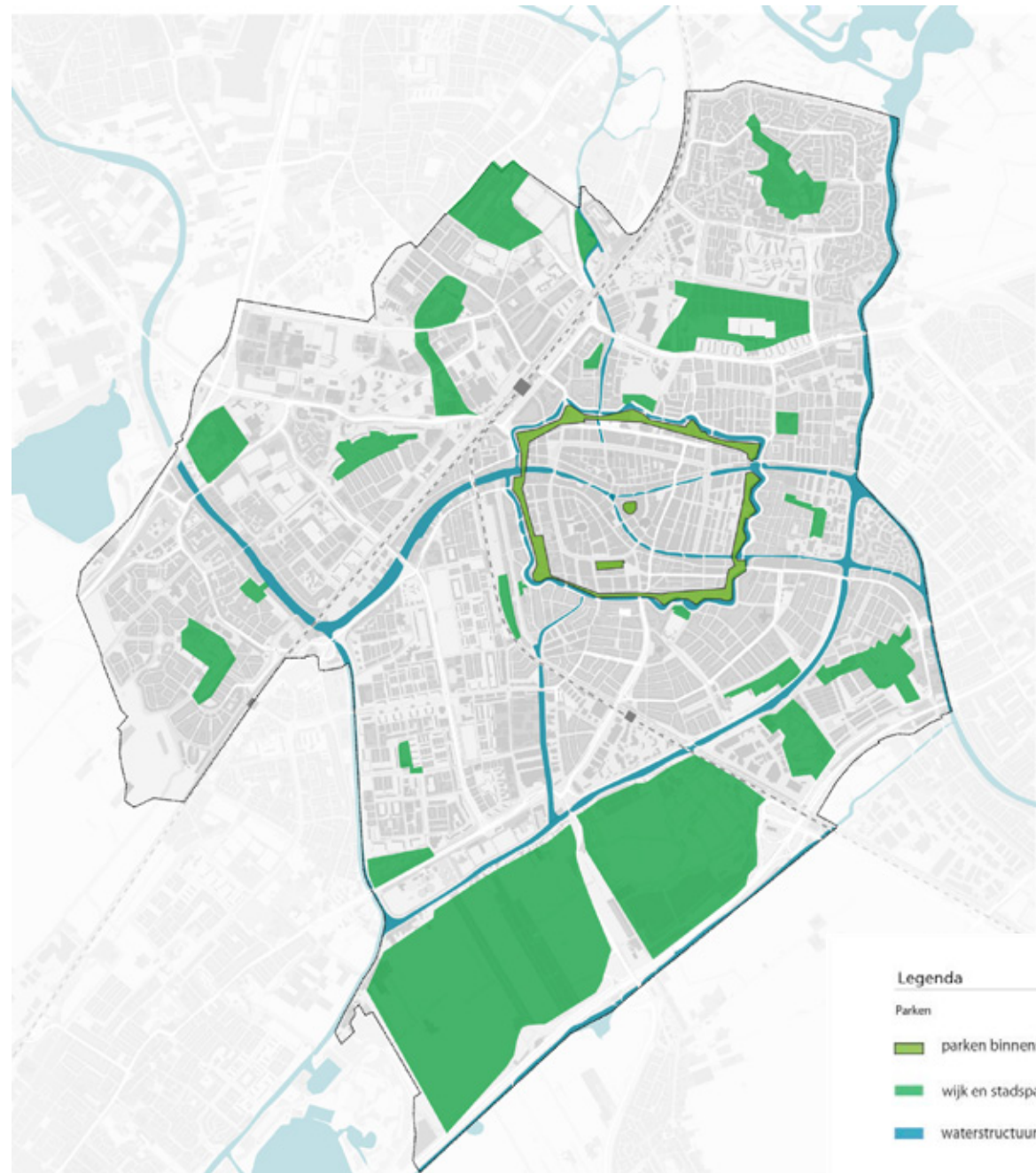
## 5.5 Parken

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.

### 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 bestratingmateriaal en meubilair (o.a. bewegwijzering en verlichting).





- 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.

### 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. In augustus 2013 is deze 2e verbeterde versie van het Handboek tot stand gekomen door:

- Marcel Belt, projectleider, afdeling Realisatie
- Maarten Bekkers, beheerder Groen en Spelen, afdeling Stedelijk Beheer
- Karin Bosma, landschapsontwerper, afdeling Realisatie
- Robin van der Griend, verkeersontwerper, afdeling Realisatie
- Eefje van den Hoogen, stedenbouwkundige, afdeling Ruimte- en Milieubeleid
- Maarten Tjon Sie Fat, stedenbouwkundige, afdeling Ruimte- en Milieubeleid

Aan versie 2 en/ of aan versie 1 werkten mee:

Ben Dingjan

Fred Goedbloed

Mark Kronenburcht

Rien Kuzee

Paul de Lorme van Rossem

Dennis Stafleu

Jeroen Verhoef

Martin Verwoest

Tekstredactie Deel 1 (2012): Elize Hertzberger, [www.goedverhaalcommunicatie.nl](http://www.goedverhaalcommunicatie.nl)

Layout (2012): Creja, [www.creja.nl](http://www.creja.nl)

Versie 2, 1e druk, augustus 2013



Leiden



## DEEL I UITGANGSPUNTEN