



Colofon

Lammenschansdriehoek
Gemeente Leiden
Cluster Stedelijke Ontwikkeling

Leiden, april 2019

Contact:
Vincent van Velzen
v.van.velzen@leiden.nl

Inhoud

Voorwoord	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	6
Hoofdstuk 2 Analyse	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Ontwikkelingen	8
2.3 Ruimtelijke structuur	10
2.4 Programma	12
2.5 Bereikbaarheid en parkeren	15
2.6 Groen en Water	18
Hoofdstuk 3 Ontwikkelstrategie	20
3.1 Visie	20
3.2 Stedenbouwkundige structuur	24
3.3 Programma	30
3.4 Bereikbaarheid en Parkeren	33
3.5 Groen en Water	36
3.6 Kimaatadaptatie	38
3.7 Energietransitie	38
3.8 Circulaire Economie	39
Hoofdstuk 4 Beeldkwaliteit	42
4.1 Randen	43
4.2 Binnengebied	45
4.3 Accenten	49
4.4 Opbouwen	50
4.5 Openbare Ruimte	51
Hoofdstuk 5 Participatie en communicatie	52
Hoofdstuk 6 Realisatie	54



Afbeelding 2
Luchtfoto Lammenschansdriehoek

Voorwoord

De Lammenschansdriehoek is volop in ontwikkeling. Waar het gebied vijf jaar geleden bekend stond om zijn verouderde vastgoed en leegstandsproblematiek is het nu vooral 'die plek waar al die hijskranen staan'. Een plek waar een bruisende, nieuwe stadswijk ontstaat.

Aan de basis voor deze transformatie staat de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, en voor u ligt alweer de derde versie. De gemeente Leiden maakt er namelijk een gewoonte van deze ruimtelijke en programmatische leidraad met enige regelmaat tegen het licht te houden en te actualiseren. Dat past naadloos bij de sturingsfilosofie voor Lammenschans, namelijk om niet zozeer door middel van actief grondbeleid te koersen op een door de overheid vooraf bepaald eindbeeld, maar door de markt te prikkelen om tot een organische, geleidelijke ontwikkeling te komen, op basis van actuele en reële kansen. Die aanpak vraagt om een kader dat blijft aansluiten bij de continu veranderende wereld. Aanleidingen om de vorige uitgave van de strategie (van juni 2016) te actualiseren waren er ook nu weer voldoende.

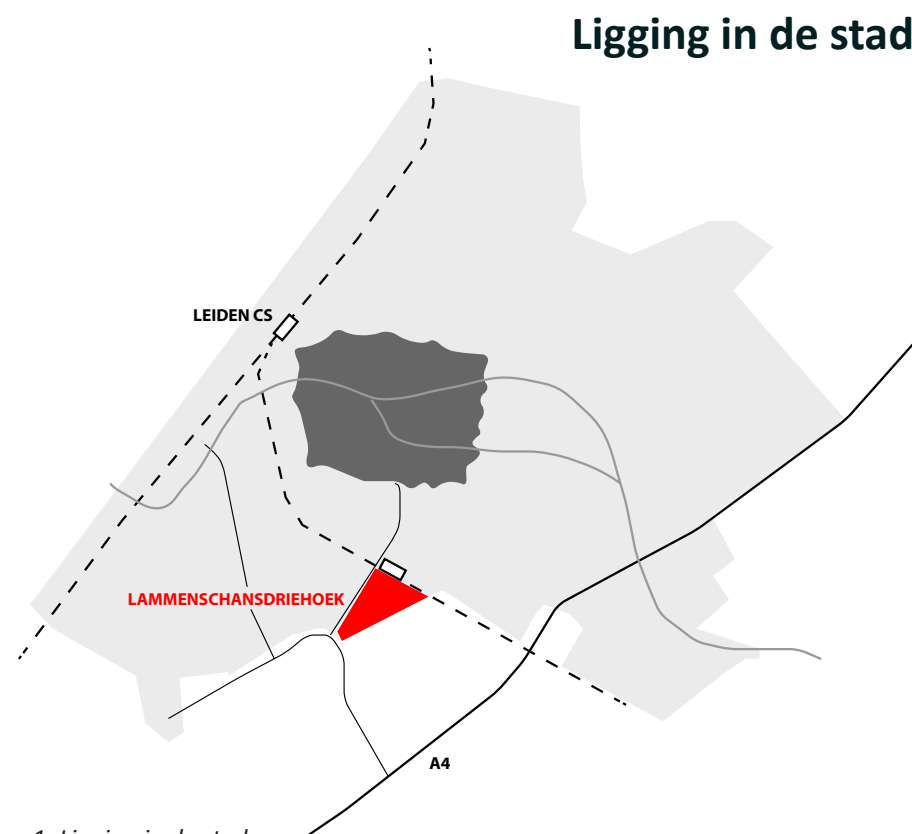
Ten eerste ontbeerde het de vorige Ontwikkelstrategie aan een integrale aanpak om de wijk gasloos en duurzaam te ontwikkelen. Aan de strategie is nu een uitgebreide duurzaamheidsparagraaf toegevoegd, die heldere oplossingen biedt voor zowel bestaande als toekomstige ontwikkelingen om gasloos verder te gaan.

Daarnaast biedt deze geactualiseerde versie van de strategie een gebiedsgerichte doorvertaling van het duurzame mobiliteitsbeleid, waar ons nieuwe college voor staat. Datzelfde geldt voor de scherpere ambities van het college op het gebied van sociale woningbouw, inclusiviteit en gemengd wonen. En tot

slot waren er stedenbouwkundige en verkeerskundige aanleidingen om de ruimtelijke kaders aan te passen, door bouwenveloppen hier en daar iets te verschuiven of hun massa te wijzigen.

Met deze wijzigingen kan de Ontwikkelstrategie ook de komende jaren verleiden en uitlokken, om de succesvol ingezette transformatie van het gebied naar een multifunctionele en bruisende nieuwe stadswijk een krachtig vervolg te geven.

Fleur Spijker, Wethouder Duurzame Verstedelijking, Ruimte en Wonen



Figuur 1: Ligging in de stad

Hoofdstuk 1

Inleiding

Aanleiding

Tijdens het opstellen van de eerste Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek in 2012 kon de driehoek tussen de Lammenschansweg, de Kanaalweg en de spoorlijn Leiden-Utrecht worden gekenmerkt als een slecht functionerend gebied. In het Kanaalpark was sprake van een zeer hoge mate van leegstand in de kantoorgebouwen. De bedrijfsruimtes aan de Lammenschansweg hadden een matige bouwkundige kwaliteit: hun uitstraling paste niet bij de status van de Lammenschansweg als belangrijke Leidse stadsentree en de gebouwen stonden onder een toeneemende druk om verhuurd te blijven. Daarnaast was sprake van een onsamenvattende, sterk gefragmenteerde en rommelige openbare ruimte in het gebied. Heldere verbindingen tussen de Lammenschansweg, het Lammenschanspark en het Kanaalpark ontbraken, het Bètaplein stond consequent vol met honderden fietsen en scooters van leerlingen en studenten van het Da Vinci College en ROC Lammenschans, en het Kanaalpark en de Lammenschansstrip waren het onbetwiste domein van op straat geparkeerde auto's.

Zes jaar later is aan deze situatie veel veranderd. In het hart van de driehoek wordt druk gebouwd aan de laatste fase van studentencampus "Yours Leiden". De campus voegt met ruim 2000 nieuwe bewoners de nodige levendigheid toe aan het gebied én het legt waardevolle verbindingen tussen de Lammenschansweg, de Kanaalweg en het Bètaplein. Het eerste deel van dat Bètaplein heeft een hoogwaardige nieuwe inrichting gekregen en binnenkort zal worden gestart met de voltooiing van het plein, door dat door te trekken naar de Lammenschansweg. Aan

de oostzijde van het plein is onlangs de Alphatoren opgeleverd.

In het Kanaalpark is inmiddels een viertal voorheen leegstaande kantoorpanden nieuw leven ingeblazen. Deels door vernieuwende flexibele kantoorconcepten aan te trekken en deels door de panden te transformeren naar appartementencomplexen voor starters. Twee andere kantoorpanden zullen binnenkort worden gesloopt om plaats te maken voor drie nieuwe appartementengebouwen. En na hun oplevering in ruwbouw zal worden gestart met de volledige herinrichting van het openbare gebied in het Kanaalpark.

Ondanks al deze ontwikkelingen zijn we er nog niet in de Lammenschansdriehoek. Aan de Lammenschansweg is de situatie voorsnog grotendeels onveranderd ten opzichte van 2012, en ook in de zuidelijke punt van de driehoek blijft voorsnog sprake van een slechte functionele samenhang en een matige uitstraling en kwaliteit van het vastgoed. Deze stukken bieden nog volop kansen tot waardecreatie, zowel in maatschappelijke als financiële zin. Die kansen blijken echter beter te verzilveren op een iets andere manier dan dat de oorspronkelijke Ontwikkelstrategie voor stond.

Een tweede aanleiding de Ontwikkelstrategie te actualiseren is de nieuwe eis uit regelgeving van het Rijk om voortaan gasloos te bouwen. Die eis sluit naadloos aan op de huidige ambities van de gemeente om met meer oog voor energieprestaties, klimaatadaptatie en vergroening te ontwikkelen. De summier duurzameheidsparagraaf in de voorgaande versies van de strategie is dan ook uitgebreid tot een veel ambitieuzer verhaal, waarin richting wordt gegeven aan een nieuw plan voor de warmtevoorziening voor Lammenschans.

En tot slot is, in lijn met de wens van de gemeente om anders met mobiliteit om te gaan, ook de paragraaf met betrekking tot verkeer en parkeren

gewijzigd. In deze strategie is bijvoorbeeld gekozen voor beleid waarbij niet langer parkeervergunningen worden afgegeven aan bewoners. Die lijn wordt later dit jaar vertaald naar de stadsbrede actualisatie van de 'Beleidsregels parkeernormen Leiden'.

Alle hiervoor genoemde wijzigingen leiden tot aanpassingen van de in 2016 ingestelde Gebiedsexploratie Lammenschansdriehoek. Uitgangspunt is om alle gemeentelijke kosten, zoals de inrichting van het openbaar gebied, op een eerlijke manier te verhalen op de verschillende ontwikkelingen.

Leeswijzer

De indeling van de update van de Ontwikkelstrategie is gelijk gebleven aan het document uit 2016. Hoofdstuk 2 geeft een analyse van de Lammenschansdriehoek, als vertrekpunt voor de verdere herontwikkeling van het gebied. In hoofdstuk 3 treft u de eigenlijke Ontwikkelstrategie aan. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de gewenste beeldkwaliteit. In hoofdstuk 5 is weergegeven hoe bij de totstandkoming van de Ontwikkelstrategie is omgegaan met communicatie en participatie. En in hoofdstuk 6 wordt tot slot ingegaan op de realisatie in de tijd.



Afbeelding 3, Zicht op ROC Lammenschans vanuit YoursLeiden.

Situatie



Kaart 1: Bestaande situatie inclusief vigerende bestemmingsplannen

Hoofdstuk 2

Analyse

2.1 Inleiding

Voorafgaand aan de opstelling van de oorspronkelijke Ontwikkelstrategie uit 2012 is een uitgebreide analyse gemaakt van het bestaande gebied. Die analyse heeft geleid tot een aantal beschrijvingen en kaarten met betrekking tot de bestaande bebouwing, de aanwezige groen- en waterstructuur, verkeersverbindingen en de aanwezige functies. In overleg met bewoners, eigenaren en gebruikers in het gebied zijn daarnaast de kansen en wensen in de Lammenschansdriehoek vastgelegd, en eveneens vertaald naar een aantal kaarten en tekeningen. Al dit materiaal heeft vervolgens de basis gevormd voor de Ontwikkelstrategie.

Deze gebiedsanalyse is nu geactualiseerd aan de hand van de inmiddels ontstane situatie, ruim zes jaar na vaststelling van de oorspronkelijke strategie. Die geactualiseerde gebiedsanalyse vindt u in de volgende paragrafen. Iedere paragraaf is toegespitst op een specifiek thema, zoals de onlangs gerealiseerde en op korte termijn te realiseren ontwikkelingen, de daaruit volgende actuele ruimtelijke opbouw van het gebied, de aanwezige functies, het verkeerssysteem en de aanwezige groen- en waterstructuur. Het actuele overzicht van de bestaande situatie en de gesignaleerde kansen en wensen, die in dit hoofdstuk zijn omschreven, vormen de input voor de daadwerkelijke Ontwikkelstrategie, die in het derde hoofdstuk volgt.

2.2 Ontwikkelingen

Bètaplein en studentencampus

De grootschalige transformatie van de Lammen-

schansdriehoek werd ingezet door de bouw van een groot onderwijscomplex, direct ten zuiden van NS-station Lammenschans. Dit gebouw biedt ruimte aan ruim 4.000 studenten van het mboRijnland en aan bijna 1.500 leerlingen van het Da Vinci College Lammenschans. De oplevering van het onderwijscomplex in 2011 maakte in het hart van het gebied – waar voorheen de gebouwen van het ROC Leiden (de voorganger van het mboRijnland) en Da Vinci College stonden – de ruimte vrij voor de ontwikkeling van een studentencampus met ongeveer 1.250 studentenwoningen en ruim 630 startersappartementen. Van die campus is inmiddels ongeveer de helft opgeleverd, en de overige blokken volgen gefaseerd tot medio 2020. Aan de oostzijde van het Bètaplein is eind 2018 de Alphatoren opgeleverd, met 134 huurappartementen.

Het onderwijscomplex, de studentencampus en de Alphatoren bieden na oplevering van de gehele campus samen bovendien bijna 5.000m² aan commerciële ruimte rondom het Bètaplein. Dat plein is door de aanwezigheid van een bedrijfspand langs de Lammenschansweg niet goed bereikbaar en zichtbaar, hetgeen het functioneren van het plein, het onderwijsgebouw en de studentencampus belemmert. Het doortrekken van het bestaande plein tot de Lammenschansweg is daarom nadrukkelijk gewenst.

Kanaalpark

Ook in het kantorengedrag Kanaalpark is veel gebeurd de afgelopen jaren. In de noordoostelijke hoek van het gebied is een voorheen leegstaand kantoorpand volledig gerenoveerd, en is het vernieuwende kantoorconcept 'Frame Offices' uitgerold. De flexibiliteit die huurders wordt geboden in termen van korte huurtermijnen, de op elk moment aanpasbare omvang van het gehuurde kantooroppervlak, en de mogelijkheid apart van vergader ruimten, catering en fitnessmogelijkheden gebruik te maken, heeft eraan bijgedragen dat dit pand weer volledig is verhuurd. In het pand Kanaalpark 157 is eveneens een flexibel

kantoorconcept geland, nadat het pand lange tijd leeg stond. 'Dé Plek' biedt hier een laagdrempelige werkomgeving aan voor allerlei kleine creatieve bedrijven, die door co-werken meerwaarde halen uit elkaars nabijheid.

Een tweetal panden (Kanaalpark 143 en 159) is inmiddels getransformeerd naar appartementengebouwen met respectievelijk 54 en 32 kleine huurappartementen. Naast Kanaalpark 159 wordt binnenkort begonnen met de bouw van een nieuw appartementencomplex met 41 huurwoningen. De voormalige kantoorpanden Kanaalpark 141 en 147 worden beiden gesloopt en maken plaats voor nog eens twee appartementengebouwen. Op het perceel Kanaalpark 141 komen 47 zorgappartementen van Gemiva- SVG en 18 reguliere huurappartementen, en op het perceel Kanaalpark 147 komen 88 huurappartementen met ondergrondse parkeergarage. Het openbaar gebied in het Kanaalpark krijgt een volledige metamorfose, met veel aandacht voor groen en water. Met de nieuwbouw en herinrichting verkleurt het Kanaalpark definitief van een monofunctioneel kantorengedrag naar een hoogwaardig, stedelijk woon- en werkgebied.

Lammenschansstrip

De eigenaren van de bedrijfspanden langs de Lammenschansweg kampen met verouderd vastgoed. Enkelen van hen willen hun vastgoed graag verkopen ten behoeve van herontwikkeling, en anderen willen hun vastgoed zelf herontwikkelen. Een deel van de aanwezige winkeliers keert graag terug in de nieuwbouw, mits dat in voldoende mate is vormgegeven naar hun wensen. Andere winkeliers staan open voor een verhuizing naar een andere locatie in de stad.

De woonflat Cronesteijn in de zuidelijke punt van het gebied en het appartementengebouw langs de Kanaalweg zullen blijven. Hetzelfde geldt ook voor de recent gerealiseerde kantoorgebouwen aan de Plantijnstraat.



2.3 Ruimtelijke structuur

Nieuw stedelijk gebied

In workshops met eigenaren en gebruikers voorafgaand aan de opstelling van de oorspronkelijke Ontwikkelstrategie is door belanghebbenden sterk gepleit voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Het gebied bestond op dat moment uit een drietal los van elkaar vormgegeven deelgebieden: de Lammenschansstrip (uit de jaren '50), het Lammenschanspark (begin jaren '70) en het Kanaalpark (begin jaren '90). De ruimtelijke samenhang tussen de drie deelgebieden ontbrak volledig, en ontbreekt deels nog steeds. Er is tijdens deze sessies een sterk pleidooi gedaan voor de ontwikkeling van een eenduidige, goed en hoogwaardig ingerichte openbare ruimte, én voor de realisatie van een hoogwaardig 'gezicht' van het gebied langs de Lammenschansweg.

Inmiddels is een deel van deze hoogwaardige openbare ruimte gerealiseerd. Zowel een deel van het campusterrein, in het hart van de Lammenschansdriehoek, als een deel van het Bètaplein is ingericht en zetten de toon voor de verdere inrichting van het gebied. Op korte termijn wordt het Bètaplein doorgetrokken naar de Lammenschansweg en wordt ook het Kanaalpark heringericht met gebruik van dezelfde hoogwaardige materialen en op basis van dezelfde vernieuwende inrichtingsprincipes die kenmerkend zijn voor de al ontwikkelde delen van de driehoek. Een aantrekkelijke en stedelijke woon-, werk- en leefomgeving met veel ruimte voor groen, water en buitenactiviteiten is aan het ontstaan.

Eén positie in het Kanaalpark wacht nog op herontwikkeling: de locatie Kanaalpark 142, waar voorheen een klein kantoorgebouw van Bureau Halt aanwezig was, en waar een gebouwde parkeergarage is bestemd. Een aankomende herziening van het gemeentelijke parkeerbeleid geeft aanleiding te kij-

ken naar een (gedeeltelijke) andere invulling van dit perceel.

Randen

De zogenoemde Lammenschansstrip, met bebouwing aan zowel de Lammenschansweg alsook een deel van de Kanaalweg, ziet er grotendeels nog hetzelfde uit als tijdens de opstelling van de oorspronkelijke strategie, zij het dat de voormalige bedrijfspannen van AKB-Longs (Lammenschansweg 132) en Avery Dennison (Lammenschansweg 140) inmiddels zijn gesloopt en wachten op herontwikkeling. Beide terreinen hebben een tijdelijk gebruik gevonden in de vorm van respectievelijk een parkeerterrein voor bouwplaatspersoneel en een grote moestuin voor de buurt: 'De Schanstuin'.

De tussenliggende bebouwing, die grotendeels bestaat uit grote bedrijfshallen met plaatselijk een kantoorverdieping daarboven (of meerdere in het geval van het Gammablok), geeft het gebied vanaf de Lammenschansweg het aanzien van een mono-functioneel bedrijventerrein. Alleen de woontorens die achter de bedrijfshallen uit torenen verraden dat een ander type gebied in de maak is.

In de fase van de analyse zijn wensen en kansen voor de Lammenschansstrip geïnventariseerd. De betrokken eigenaren en gebruikers waren het er over eens dat het gebied sterke stedelijke randen zou moeten krijgen. Voor de toekomstige bebouwing langs de Lammenschansweg is gesproken over grandeur en stedelijke allure. Het beeld van een stedelijke laan met strakke rooilijnen, een stedelijk karakter, en 5 tot 7 bouwlagen stond voor ogen. De breedte van de Lammenschansweg (van zo'n 70 meter) staat ruimtelijk gezien zelfs wel iets meer hoogte toe (8 lagen) en incidenteel zelfs een stuk hoger.

Ook voor de bebouwing langs de Kanaalweg zijn strakke rooilijnen gedacht, zij het wel van een ander karakter, namelijk iets minder stedelijk en vooral

groener. De bouwhoogten zouden hier iets bescheidener kunnen zijn dan aan de zijde van de Lammenschansweg, en iets opener van karakter. Het zou hier aantrekkelijk moeten zijn het gebied in te kijken vanaf de Kanaalweg, en andersom zouden doorkijkjes vanuit het gebied op Park Cronestein geboden moeten worden.

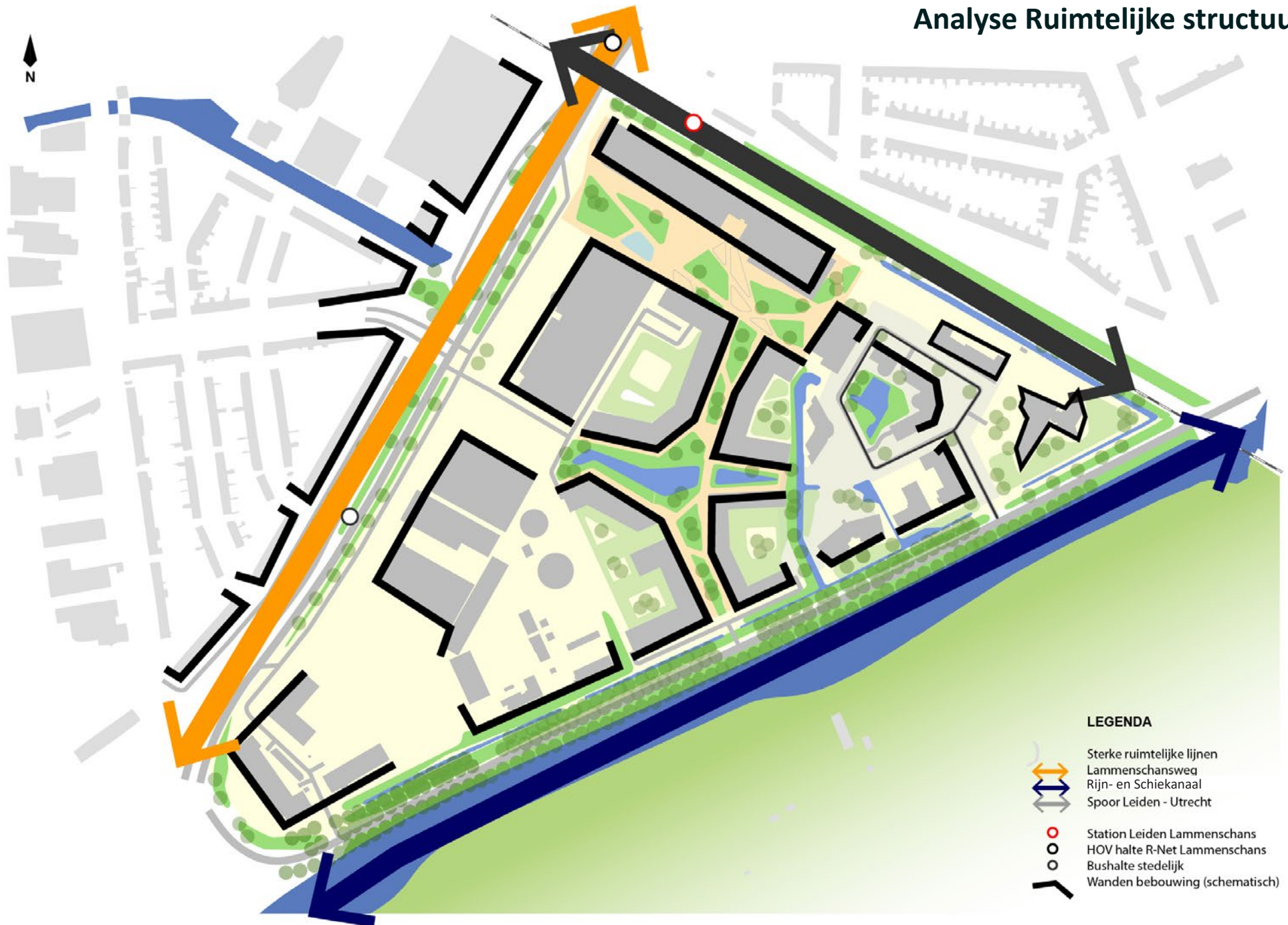


Afbeelding 4, Situatie Kanaalpark



Afbeelding 5, Situatie Kanaalweg - groen karakter

Analyse Ruimtelijke structuur



Kaart 3: Analyse Ruimtelijke Structuur

Autovrij binnengebied

De structuur van het campusgebied zal zich vooral moeten ontleen aan goed gedefinieerde openbare ruimten. Aan het pleidooi om het Bètaplein en het campusgebied hoogwaardig in te richten is inmiddels tegemoetgekomen. Hier is een autovrij gebied ontstaan met veel ruimte voor groen, water, verblijf en langzaam verkeer. De automobilist wordt buitenom naar de gebouwde parkeervoorziening geleid, dat behoort bij de bestemming.

Rond de belangrijkste openbare ruimten is op strategische plekken – vooral op de hoeken van gebouwen, waar passantenstromen samenkomen – een aantrekkelijk programma op de begane grond gerealiseerd in de vorm van horeca, dienstverlening en detailhandel. Dat is niet alleen van belang om in de behoefte aan voorzieningen van de buurtbewoners te voorzien (zie daarover paragraaf 2.4), maar ook om het gebruik van de openbare ruimte te versterken. Terrassen, etalages en meer in het algemeen het zicht op de activiteiten die binnen en buiten plaatsvinden, versterken het gebruik van de openbare ruimte met een extra dimensie: ze voegen levendigheid toe aan de straat.

2.4 Programma

Bestaand gebruik

De Lammenschansdriehoek kon voorafgaand aan de opening van het grote onderwijscomplex in 2011 worden gezien als een lappendeken van afzonderlijke stedenbouwkundige en functionele entiteiten. De zone langs de Lammenschansweg en het zuidelijke deel van de Kanaalweg bieden sinds de jaren '50 en '60 ruimte aan autogerelateerde bedrijven, bouwbedrijven en meer recentelijk aan perifere detailhandel, dat wil zeggen: detailhandel in volumineuze goederen, zoals bouwmarkten en meubelwinkels. Het middengebied – het Lammenschanspark – is begin jaren '70 gebouwd als monofunctionele schoolcampus met vijf vrijstaande onderwijsgebouwen. En het Kanaalpark is begin jaren '90 opgezet als een eveneens monofunctioneel kantorenpark, met een negental solitaire kantoorpanden. De woonfunctie was van oudsher in ondergeschikte mate verspreid in de driehoek aanwezig, namelijk in de vorm van de Cronesteynflat in de zuidelijke punt van het gebied, een appartementencomplex op de rand van het Kanaalpark en Lammenschanspark en twee rijen grondgebonden woningen langs de Kanaalweg. Twee watertanks van duinwaterbedrijf Dunea in het midden van het gebied vormen – zelfs tussen al deze uiteenlopende functies – enigszins gebiedsvreemde



Afbeelding 6, Functies aan de Lammenschansweg

elementen in de Lammenschansdriehoek.

Al deze functies hadden nauwelijks een onderlinge relatie. Bezoekers in het gebied kwamen naar de driehoek om ofwel onderwijs te volgen in het Lammenschanspark, óf om te werken in het Kanaalpark, óf om een winkel of bedrijf te bezoeken aan de Lammenschansweg, maar vrijwel nooit om achtereenvolgens meerdere functies te bezoeken. De kleine groepen bewoners in de driehoek konden voor buurtgebonden voorzieningen bovendien niet in het gebied zelf terecht, en ook in de aangrenzende wijken zijn die voorzieningen nauwelijks voor handen. Dit gebrek aan wisselwerking tussen onderlinge functies en de noodzaak voor de oorspronkelijke bewoners van de driehoek om op de fiets of met de auto buiten de driehoek boodschappen te doen maakte dat weinig verplaatsingen door het gebied zelf (op de fiets, maar vooral lopend) plaatsvonden en daarmee ook weinig ontmoetingen in de openbare ruimte. Een weinig levendige en niet stedelijke sfeer was het gevolg.

Aan deze situatie is sinds 2011 geleidelijk steeds meer verandering gekomen. Met de oplevering van het bovengenoemde onderwijscomplex, de bouw van de studentencampus Yours Leiden in het Lammenschanspark, de transformatie van een tweetal kantoorpanden in het Kanaalpark naar starterswoningen en de oplevering van de Alphatoren is de driehoek duidelijk het pad naar een gemengd, stedelijk werk- én woongebied ingeslagen. Dergelijke gemengde, stedelijke gebieden kenmerken zich in tegenstelling tot de meer monofunctionele, 'grondgebonden' woonwijken als de Stevenshof en Merenwijk door relatief hoge bouwdichtheden, waarmee een eigen buurtgebonden voorzieningen- en werkprogramma wordt ondersteund. Nu al creëren de onlangs gebouwde woningen en studenteneenheden voldoende draagvlak voor functies als een eetcafé, een kapperszaak, een fietsenwinkel, een wasserette en een 24/7 geopende fitnessstudio.

De nabijheid van dergelijke buurtgerichte voorzieningen is van groot belang voor stedelijk georiënteerde huishoudens, maar het draagt zagezegd ook bij aan levendigheid op straat en daarmee een vergroting van de sociale cohesie in het gebied.

Juist onder stedelijk georiënteerde studenten, jongeren en starters (het gros van de nieuwe populatie in de driehoek) is een steeds groter deel geneigd na afronding van hun studie voor zichzelf te beginnen in allerlei kennisintensieve sectoren. Geschikte werkruimte, waar op basis van co-creatie met andere start-ups en creatieve bedrijfjes tot gezamenlijke producten kan worden gekomen, hoort dan ook net zozeer in dit soort stedelijke wijken thuis als de hiervoor genoemde buurtgebonden horeca en retail. Het is dan ook geen toeval dat juist in het Kanaalpark vernieuwende kantoorconcepten als Frame Offices en Dé Plek zeer succesvol zijn gebleken de afgelopen jaren.

Wensbeeld

De ingezette transformatie in het campusgebied en het Kanaalpark vormt een flinke stap in de gewenste richting. Eigenaren en ondernemers in het gebied hebben aangegeven vooral brood te zien in de ontwikkeling van verschillende typen woningen, maar nadrukkelijk in een setting met veel functiemenging. Ook voor woon-zorgconcepten, logiesfuncties en kleinschalige werkvormen moet ruimte zijn, evenals voor horeca, dienstverlenende retail, sport- en recreatieve voorzieningen, (para)medische zorgconcepten en culturele voorzieningen, zoals ateliers en dansscholen. Er is sterk de wens uitgesproken om per locatie meer vrijheid te hebben dergelijke functies te realiseren dan waarin de geldende bestemmingsplannen nu voorzien. De gemeente acht dat ook zeer gewenst, omdat zulke functies bijdragen aan een levendig gebied, dat volop kansen biedt voor ontmoetingen en prettig stedelijk wonen.

Retail

Buurtgebonden winkels, zoals een supermarkt, groenteboer of slijterij, zijn sterker afhankelijk van combinatiebezoek met andere winkels dan dat bijvoorbeeld daghoreca en sportvoorzieningen dat onderling zijn. Voor buurtgebonden detailhandel geldt daarom dat dit bewust geclusterd wordt rondom het Bètaplein. In de 'Retailvisie Leidse regio' is dan ook nadrukkelijk het Bètaplein bestempeld als 'aankooplocatie voor dagelijkse boodschappen'. Voor de andere buurtgebonden voorzieningen wordt ook ruimte gezien aan de Centrale As en de Lammenschansweg. Dat betekent niet dat die straten volledig gevuld zullen of zouden moeten worden met dergelijke voorzieningen, maar dat zulke functies zich hier en daar (met name op de hoeken van de gegeven bouwveloppen en andere strategische plekken) moeten kunnen vestigen.

Kantoorruimte vs werkruimte

Op het gebied van de kantoorontwikkeling hebben zowel de gemeente als de provincie de afgelopen jaren, mede in het kader van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking', een zeer terughoudend beleid gevoerd. Het doel was geen toename van het bestaande aantal kantoorruimtes plaats te laten vinden, en kantoorruimte waar mogelijk juist aan de markt te onttrekken of te laten verkleuren naar vernieuwende kantoorconcepten, zoals Frame Offices en Dé Plek. Dat beleid heeft erin geresulteerd dat inmiddels twee van de negen oorspronkelijke kantoorpanden in het Kanaalpark zijn verbouwd tot wooncomplexen en dat vier andere panden zijn (of op korte termijn worden) gesloopt om eveneens plaats te maken voor appartementengebouwen. De drie resterende kantoorpanden, waaronder Frame Offices (Kanaalpark 140) en Dé Plek (Kanaalpark 157), zijn volledig verhuurd en de eerstgenoemde heeft zelfs een aanzienlijke wachtlijst.

De sterk verbeterde verhuurbaarheid van de laatste drie kantoorpanden in het Kanaalpark is niet alleen

een gevolg van de recente onttrekking van kantoorruimte uit de markt, en de gelijktijdige stijging van het aantal potentiële huurders als gevolg van de explosieve groei van het aantal bewoners in Lammenschans. Ook de aard van het gebruik van de kantoorruimte zelf is verbreed.

Kantoren als Frame Offices en Dé Plek fungeren niet alleen als vaste werkplek voor allerlei kleine bedrijfjes, maar ook steeds meer als ontmoetingsplek voor ZZP-ers die de kantoorpanden niet als eigen basis gebruiken, maar er omwille van de samenwerking met anderen wel af en toe een dag of dagdeel werken. De koffiebar annex lunchroom in Frame Offices is daar bijvoorbeeld een uitgelezen plek voor, en in Dé Plek is dat de gezamenlijke 'huiskamer' op de begane grond. Bij Dé Plek wordt bovendien allang niet meer uitsluitend ruimte geboden aan traditionele kantoorfuncties, maar ook aan allerlei andersoortige ruimtegebruikers, waaronder praktijkruimtes voor acupunctuur, massage ateliers, yogastudio's en klasruimtes voor taallessen. In die zin is sprake van een vorm van blurring tussen traditionele kantoorruimte, horeca en bedrijfs- en praktijkruimte. De term 'werkruimte' dekt daarvoor beter de lading dan 'kantoorruimte'.

De nabijheid van voldoende werkruimte wordt onder de bewoners van de Lammenschansdriehoek genoemd als belangrijke kwaliteit in het gebied, vergelijkbaar met de behoefte aan buurtgebonden winkels voor dagelijkse boodschappen. Met een verder toenemende bevolking in de Lammenschansdriehoek rijst dan ook de vraag of ook het aanbod in werkruimte gelijke tred zou moeten houden.

Woningen

De Lammenschansdriehoek kenmerkt zich momenteel vooral als gebied voor studenten, andere éénpersoonshuishoudens en tweepersoonshuishoudens. In 2020 zal na uitvoering van alle lopende projecten sprake zijn van de aanwezigheid van ca.

1.250 studenteneenheden, ca. 1.200 appartementen en 9 eengezinswoningen in Lammenschans. Van die reguliere appartementen bevindt zich ongeveer driekwart in het vrije sector huursegment, met prijzen die voor het overgrote deel tussen de 720 en 1.150 euro per maand liggen.

Om een zo goed mogelijk gemengde stadswijk te realiseren én bij te dragen aan de gemeentelijke ambities zoals uitgesproken in het Collegeakkoord 'Samen maken we de stad – werkend aan een groen, sociaal en ondernemend Leiden' (2018-2022) en de Regionale Woonagenda Holland-Rijnland zal bij de herontwikkeling van de blokken in de Lammenschansstrip vooral moeten worden ingezet op sociale huurwoningen en koopwoningen, en in mindere mate dan voorheen op vrije sector huur en studentenwoningen.

Onder sociale huurwoningen worden woningen verstaan met een huurprijs onder de liberalisatiegrens (€ 720 p/m, prijspeil 2019), die voor een termijn van minimaal 20 jaar via Woningnet passend worden toegewezen. Om de gemeentelijke opgave op het gebied van sociale woningbouw te halen, wordt bij nieuwe ontwikkelingen in de Lammenschansdriehoek in beginsel een eis van 30% sociale woningbouw neergelegd. Alleen wanneer al afspraken over een alternatief programma zijn gemaakt, of bij goed gemotiveerde, zeer zwaarwegende negatieve gevolgen van de toepassing van deze eis, kan van dit percentage worden afgeweken.

Daarnaast bestaat op basis van de 'Ruimtelijk-economische horecavisie Leiden' de mogelijkheid om een studentenhotel of ander type short-stay voorziening te realiseren in de Lammenschansdriehoek. Dergelijke voorzieningen bieden gemeubileerde logies voor een periode tussen een week en een jaar, en bevinden zich daarmee in de markt tussen reguliere hotels en woningen in.

Stedelijke functies

De Lammenschansweg neemt in deze Ontwikkelstrategie een bijzondere positie in, omdat de weg een bovenlokale rol van betekenis heeft, als één van Leidens voornaamste stadsentrees. Dagelijks rijden zo'n 20.000 auto's over de Lammenschansweg en bovendien vervult de laan een rol als hoofdfietsroute in het regionale fietsnetwerk. Dat maakt dat de bebouwing langs de weg niet alleen in stedenbouwkundige zin om aandacht vraagt, in die zin dat kwalitatief hoogwaardige stadsblokken met een aansprekende uitstraling worden gebouwd, maar ook in programmatische zin. Enerzijds biedt de uitstekende zichtbaarheid van de ruimtes aan deze straat een kans aan bedrijven om zich te profileren, maar omgekeerd geldt ook dat de juiste functies aan de Lammenschansweg kunnen bijdragen aan een levendige stadsboulevard: een omschrijving die past bij het beeld dat de eigenaren en ondernemers voor de weg voor ogen hebben. Ook aan de Lammenschansweg voorziet de Ontwikkelstrategie daarom in een breed functieprofiel.

In de bedrijfshallen langs de Lammenschansweg is momenteel een tweetal autodealers (het Motorhuis en Autohaag Zeeuw) gevestigd, beiden met een tijdelijk huurcontract. De eerstgenoemde zal als gevolg van het doortrekken van het Bètaplein naar de Lammenschansweg op korte termijn verdwijnen. Daarnaast biedt de Lammenschansstrip ruimte aan een filiaal van Gamma, een Intersport megastore, een grote sportschool van Fit For Free, een Kwik-Fit vestiging, een bandencentrum, een scooterwinkel en een tweetal meubelwinkels (Leen Bakker en Zirkzee).

Een deel van de winkels bevindt zich in branches waarvoor een regionaal overaanbod aan winkelruimte bestaat, namelijk de automotive branche en woninginrichting. Mede door de goede zichtbaarheid van de winkels langs de Lammenschansweg en de relatief centrale ligging in het stedelijke veld is in de Lammenschansdriehoek in tegenstelling tot

woonboulevards Woon (in Leiderdorp) en de Rijnke Boulevard (in Zoeterwoude Rijndijk) echter geen sprake van structurele leegstand.

Zowel voor de 'Retailvisie Leidse regio' alsook de 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek' is het geen doel om de positie van de Lammenschansstrip als locatie voor Perifere Detailhandels Vestigingen (PDV) te versterken, maar evenmin is het een doel om grootschalige winkels actief te amoveren c.q. te verplaatsen. Het beleid in beide nota's is erop gericht winkels die in de Lammenschansdriehoek willen blijven daarbij te faciliteren, mits zij passen binnen het beoogde toekomstige karakter van het gebied. Daaronder wordt onder andere verstaan dat de parkeerbehoefte grotendeels in een gebouwde garage zal moeten worden opgelost en dat nieuwe winkelsruimtes een aantrekkelijke, transparante gevel krijgen. Ook verhuizingen binnen de Lammenschansstrip behoren tot de mogelijkheden.

Daar waar eigenaren en ontwikkelaars liever ten behoeve van andere functies ontwikkelen wordt dat ook toegestaan. Voor de Lammenschansstrip geldt dan ook een breed functieprofiel, waarin naast PDV binnen de al planologisch toegestane metrages ook ruimte bestaat voor bedrijven in milieucategorieën 1 en 2 (zoals garagebedrijven, drukkerijen en grafische productiecentra), sport- en recreatieve voorzieningen (zoals sportscholen, wellnessclubs, sauna's en fitnessvoorzieningen), horecagelegenheden, zorgvoorzieningen, woningen en dienstverlenende retail.

2.5 Bereikbaarheid en parkeren

Bereikbaarheid

Niet alleen op functioneel gebied, maar ook verkeerskundig gezien was de Lammenschansdriehoek tot voor kort een sterk gesegregeerd gebied. De onderwijsinstellingen in het Lammenschanspark, de kantoren in het Kanaalpark en de bedrijven in de Lammenschansstrip hadden ieder eigen aantakkingen op de Lammenschansweg of Kanaalweg, en waren voor auto's niet rechtstreeks met elkaar verbonden.

Met de herontwikkeling van het gebied verandert de interne ontsluitingsstructuur en manier van aansluiten op de omgeving. De strategische positie van de driehoek binnen het verkeersnetwerk van Leiden blijft echter ongewijzigd. Het gebied behoudt een aantal grote kwaliteiten:

- de locatie bevindt zich vlak bij het NS-station Leiden Lammenschans, met directe treinverbindingen naar Leiden Centraal en Utrecht CS,
- er liggen aan twee zijden fietsroutes die gecategoriseerd zijn als regionale fietsroute (de hoogste categorie),
- eveneens aan twee zijden bevinden zich gebiedsontsluitingswegen, die op korte afstand aangesloten zijn op de N206 en vervolgens de A4,
- langs het gebied rijdt een HOV bus (verbinding Leiden Centraal – Zoetermeer).

Er zijn echter verschillende knelpunten waardoor de potentie van deze strategische ligging niet optimaal wordt benut. Dit heeft te maken met zowel de inrichting van de infrastructuur als de intensieve belasting door zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer.

Een belangrijk knelpunt in het wegennet is de structurele overbelasting van het Lammenschansplein. De inrichting van dit kruispunt, in combinatie met frequente brugopeningen, zorgt hier voor veel verkeersoverlast. Het project Rijnlandroute, dat onder andere ziet op een volledige reconstructie van het Lammenschansplein, de bouw van een tweede Lammebrug en een verhoging van de bestaande Lammebrug, zal de doorstroming op het kruispunt sterk verbeteren. Deze ingrepen worden volgens planning van de provincie in 2022 afgerond.

Niet alleen het Lammenschansplein, maar ook de Lammenschansweg zelf is fors belast. De kruispunten op de weg zijn eenvoudig van aard, met voorrang voor verkeer op de Lammenschansweg. Op basis van de huidige drukte op de zijwegen, en zeker met het oog op de verwachte verkeerstoename tot 2030, voldoen de kruispunten niet meer. De wachttijden op de zijwegen stijgen en de verkeersveiligheid komt in het geding.

Vanuit de kwaliteit voor de fietser, de kwaliteit voor de voetganger en de verkeersveiligheid is er aandacht nodig voor de oostelijke parallelweg langs de Lammenschansweg. Deze parallelweg vormt voor zowel bezoekers met de auto als voor bevoorraders de enige ontsluiting van bedrijfspanden langs de Lammenschansweg. De parallelweg is gelijktijdig ook een belangrijke regionale hoofdfietsroute, maar de huidige infrastructuur is niet op die functie ingericht. Zeker de kruispunten met de Omegaweg en de De Sitterlaan zijn complex en kunnen veiliger.

Het gebruik van de Kanaalweg is van een andere orde dan die van de Lammenschansweg. Hier bevinden zich slechts aan één zijde bestemmingen en er is een kwalitatief goed fietspad aanwezig. In 2018 is de tunnel onder de spoorlijn Leiden-Utrecht opgeleverd, waarmee de doorstroming op de Kanaalweg wordt gewaarborgd. Hierdoor zijn vanuit de ontwikkeling van de Lammenschansdriehoek slechts



Afbeelding 7, Groene Kanaalweg

kleinschalige aanpassingen aan de Kanaalweg noodzakelijk.

Voor het openbaar vervoer geldt dat de gemeente voorstander is van een verbeterde bediening van de spoorlijn Leiden – Utrecht, waar het station Leiden Lammenschans onderdeel van uitmaakt. Verder zijn er wensen voor uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken en wordt de openbare ruimte rondom station Lammenschans heringericht. Op het kruispunt met de De Sitterlaan, nabij het station, bevindt zich ook de R net halte Station Lammenschans waar (HOV)bussen halteren.

Parkeren

De visie voor de Lammenschansdriehoek is gericht op de ontwikkeling van een sterk stedelijk, relatief compact en dichtbebouwd gebied met een grote druk op het openbaar gebied. Het parkeerbeleid was er in vorige edities van de Ontwikkelstrategie al op gericht het parkeren zoveel mogelijk gebouwd, ondergronds of inpandig op te lossen, en slechts in zeer beperkte mate parkeerplaatsen in het openbaar gebied te realiseren. Daarmee kan een zo groot mogelijk deel van de openbare ruimte een groene en hoogwaardige inrichting krijgen.

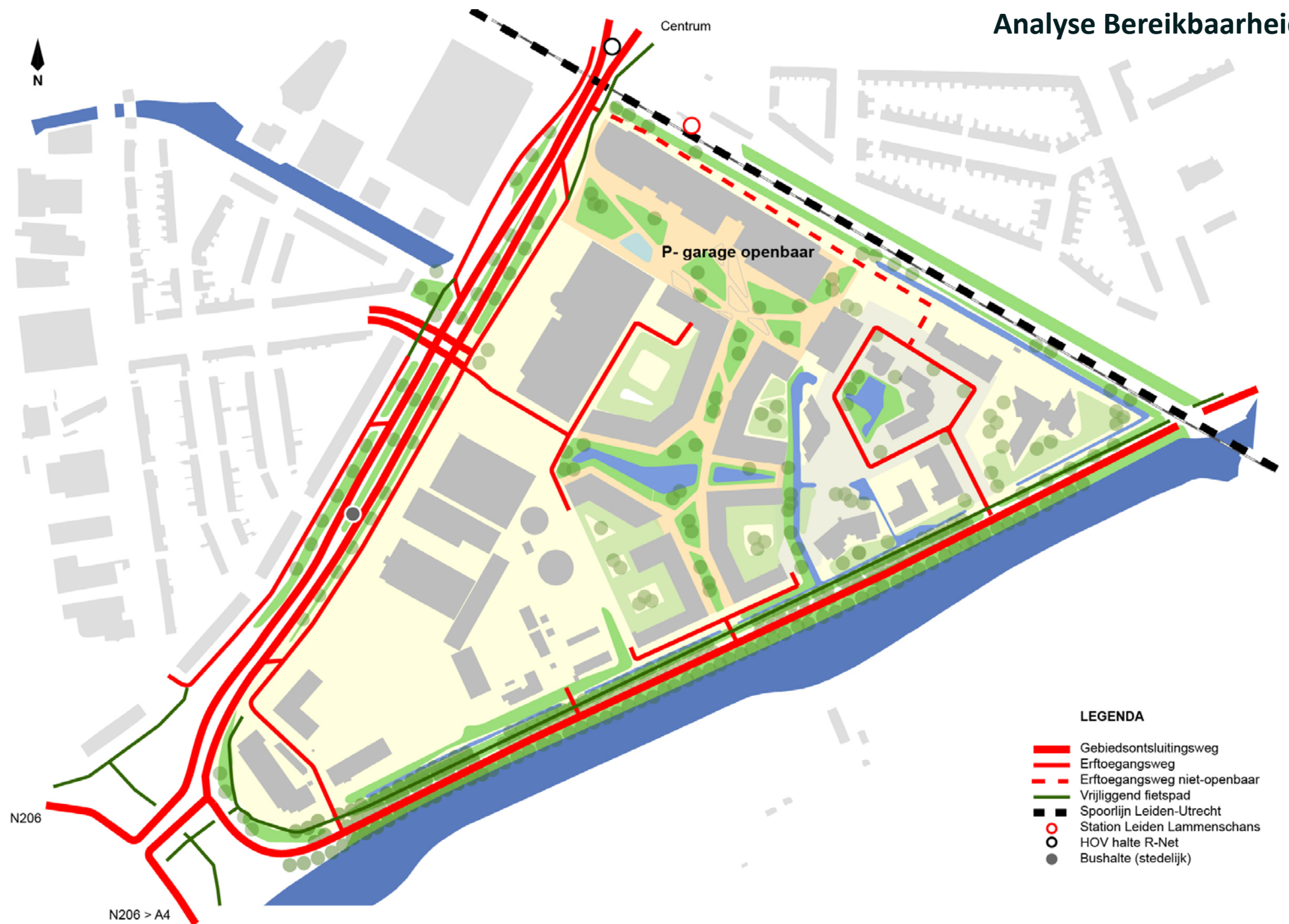
In sommige gevallen – zoals bij studentencampus “Yours Leiden” – zijn de gebouwde parkeervoorzieningen bestemd voor zowel vaste gebruikers (bewoners en werknemers) als bezoekers. In het Kanaalpark is een aantal parkeergarages uitsluitend bestemd voor bewoners, en zullen bezoekers in de openbare ruimte en een nog te realiseren openbare parkeergarage moeten parkeren. Langs de ventweg van de Lammenschansweg is nog een aantal private parkeerterreinen voor werknemers en bezoekers van de naastgelegen winkels aanwezig.

Een aandachtspunt in de bestaande situatie is dat alle nieuwe gebouwen weliswaar over voldoende eigen gebouwde parkeerplaatsen beschikken, maar

dat – in het geval van huurwoningen – een abonnement voor die parkeerplaatsen vaak aanzienlijk duurder is dan een parkeervergunning voor het openbaar gebied. Gemeentelijke parkeervergunningen worden momenteel ook aan alle bewoners en werknemers verstrekt, zelfs wanneer zij wonen of werkzaam zijn in een gebouw met eigen parkeervoorzieningen. Het gevolg hiervan is dat bewoners en werknemers uit kostenoverwegingen kiezen voor het parkeren in het openbaar gebied met een parkeervergunning, terwijl het openbaar gebied daarop niet is berekend. De private parkeergarages staan gelijktijdig juist deels leeg en de parkeerdruk op straat is onnodig hoog. Ook is er sprake van de verplaatsing van een deel van de parkeerdruk naar aangrenzende wijken met een goedkoper parkeerregime. Deze vorm van ‘scheefparkeren’ verdient een passende oplossing, waarover in hoofdstuk 3 meer.



Afbeelding 8, Oversteek over Lammenschansweg



Kaart 4: Analyse Bereikbaarheid

2.6 Groen, water en klimaatadaptatie

Groenstructuur

De Lammenschansdriehoek had niet het karakter van een groene wijk, ondanks de omzoming door de groene laanstructuren van de Lammenschansweg, Kanaalweg en spoorlijn. De wens is tijdens de initiële workshops uitgesproken om het gebied een groener karakter te geven. Daarmee is gevraagd het groen zo in te zetten dat het een sterke onderlinge samenhang creëert, met verbindingen tussen de groene randen. De sterke fragmentatie van het groen heeft inmiddels een flinke transformatie doorgemaakt met de eerste planinvullingen, waarbij het Bètaplein, de centrale campusruimte en straks ook het nieuwe Kanaalpark verbindende openbare ruimten vormen met een groen karakter.

Waterstructuur

De waterstructuur in het gebied bevindt zich op polderpeil. Via de afwateringssloten in het gebied wordt het regenwater, middels een gemaal naast de Kanaalweg, afgevoerd op het Rijn-Schiekanaal. Het is de nadrukkelijke wens de mogelijkheid te vergroten om het poldersysteem in de toekomst op te heffen, zodat de driehoek onderdeel kan worden van het boezemgebied van Rijnland.

Dit zou een aantal voordelen hebben:

- het water komt na 'ontpoldering' een halve meter hoger te staan en daarmee dichterbij het maaiveld. Hiermee kan het water beter worden beleefd en gaat het nadrukkelijker bijdragen aan de omgevingskwaliteit;
- bovendien is minder ruimte nodig voor brede taluds, waarmee een groot hoogteverschil wordt overbrugd, zodat meer bruikbaar groen kan worden gecreëerd;
- het opheffen van de polderpeil brengt ook

een einde aan de relatief hoge beheerskosten die samenhangen met instandhouding van het gemaal;

- een directe verbinding tussen de sloten in het gebied en het Rijn-Schiekanaal maakt het watersysteem robuuster, want de afvoer van water bij heftige buien wordt niet langer beperkt door het pompvermogen van een gemaal. Het gebied wordt op die manier klimaatadaptiever.
- voor compensatie-opgaven wordt gebruikmaking van de virtuele bergingsrekening courant mogelijk. De bergingsrekening courant is een virtuele waterbalans, waarin het surplus aan water wordt bijgehouden als er bij projecten meer water wordt gegraven dan dat noodzakelijk is. Andere projecten in het boezemgebied van Rijnland mogen dat surplus benutten om een eigen tekort aan water te compenseren. Ook kan het aanleggen van extra verhardingen, of het dempen van water in de Lammenschansdriehoek, eventueel gecompenseerd worden door het graven van extra water buiten de driehoek.

In de bestaande situatie is het opheffen van het polderpeil niet mogelijk, omdat een aantal erven en woningen niet hoog genoeg gelegen zijn en een aantal ondergrondse garages mogelijk nog niet bestand zijn tegen een stijging van het grondwaterpeil. Om de mogelijkheid tot ontpoldering echter te vergroten, stelt de gemeente de eis dat nieuwbouwplannen op een voldoende hoog maaiveld moeten worden gerealiseerd en dat nieuwe ondergrondse verdiepingen op voorhand tegen een eventuele toekomstige peilstijging bestand moeten zijn gemaakt.

Verder gelden de gebruikelijke regels met betrekking tot watercompensatie uit de Keur van Rijnland.



Afbeelding 9, Groenstrook langs Kanaalweg



Afbeelding 10, Prive groen Yours Leiden langs watergang



Afbeelding 11, Groene omzoming gebouwen langs Kanaalweg



Hoofdstuk 3

Ontwikkelstrategie

3.1 Visie

Uit de analyse en uit de gesprekken met eigenaren en gebruikers uit het gebied wordt duidelijk dat de Lammenschansdriehoek een gebied is met potentie. Met de nieuwbouw voor het mboRijnland en de realisatie van studentencampus “Yours Leiden” is een vliegwieltje in beweging gekomen dat nieuwe investeringen uitlokt.

De algemene wens is uitgesproken om het gebied te verdichten en te transformeren tot een gemengd stedelijk milieu met een hoogwaardig verblijfsklimaat. Tegelijkertijd is er de roep om vrijheid; vrijheid in programma, vrijheid in hoogte en vrijheid in tijd. In het gebied Lammenschansdriehoek is de markt aan zet. Anders dan in traditionele ontwikkelopgaven zal de gemeente Leiden hier niet initiërend maar vooral faciliterend optreden.

Deze sturing met uitnodigingsplanologie in plaats van actief grondbeleid heeft veel opgeleverd in de afgelopen jaren. Op het scharnierpunt tussen het Bètaplein en het Kanaalpark is afgelopen jaar de Alphatoren opgeleverd, en eerder is al een viertal kantoorpanden op het Kanaalpark getransformeerd naar woongebouwen of nieuwe kantoorconcepten. Naar aanleiding van de wijzigingen in de vorige Ontwikkelstrategie uit 2016 zullen nu ook de overige voormalige kantoorpanden worden herontwikkeld, en krijgt het Kanaalpark een geheel nieuwe, hoogwaardige openbare ruimte. En langs de Lammenschansstrip hebben ontwikkelaars verschillende grondposities gekocht met het doel ze te ontwikkelen tot gemengde woonblokken, met commerciële

ruimtes in de plint.

De Ontwikkelstrategie stuurt met behulp van een tweetal kaarten, namelijk een ontwikkelkaart en een functiekaart. De vormen van de toekomstige openbare ruimte, bouw mogelijkheden en toegestane functies zijn daarin zo helder en gelijktijdig ruim mogelijk gedefinieerd, om herontwikkeling en transformatie zo aantrekkelijk en haalbaar mogelijk te maken. In de kaarten komt de filosofie voor de Lammenschansdriehoek tot uiting: “Regelen wat moet, vrijlaten wat kan”.

Openbare ruimte

De openbare ruimte is de drager van de Ontwikkelstrategie. Door het opnieuw helder definiëren van de structuur van straten en pleinen wordt de basis gelegd voor een meer samenhangend en hoogwaardig stedelijk gebied. Met een structuur van helder gedefinieerde lanen en pleinen wordt orde gebracht in het gebied. Voor de structuur van het openbaar gebied zijn de bestaande erfgronden zoveel mogelijk als uitgangspunt gehanteerd, om initiatiefnemers zo min mogelijk afhankelijk te maken van elkaar.

Bouwenveloppe

De bebouwingsmogelijkheden worden niet exact gedefinieerd. Er is gekozen voor het projecteren van een zogenoemde ‘bouwenveloppe’ per kavel. Die bouwenveloppe geeft de maximale bouwgronden aan van een herontwikkeling, zowel in het platte vlak als in de hoogte. De verschillende bouwenveloppen passen als een ruime stulp over de bestaande gebouwen heen, op een zodanige manier dat gelijktijdig helder doorlopende rooilijnen worden gevormd, die vervolgens ook rechte en maatvasten straten opleveren.

Alle initiatieven zullen binnen deze enveloppe gerealiseerd moeten worden, inclusief het parkeren. Het is denkbaar dat partijen de maximale capaciteit van de enveloppe benutten, maar het is ook mogelijk om



Afbeelding 12, Yours Leiden en openbare ruimte in aanbouw



Afbeelding 13, Yours Leiden en openbare ruimte in aanbouw

Ontwikkelkaart



Kaart 6: Ontwikkelkaart

slechts een gedeelte van de enveloppe te benutten, of bestaande panden binnen de enveloppe te transformeren en hergebruiken.

Vrijheid in programma

In de Ontwikkelstrategie wordt maximaal ruimte geboden om een divers stedelijk programma te realiseren, zolang dat programma passend is in gemeentelijk, regionaal en provinciaal beleid. Zowel voor de begane grond als voor de verdiepingen is het mogelijk meerdere functies te realiseren.

Deze programmatische ruimte maakt een verdere transformatie van de Lammenschansdriehoek naar een gemengd woon- en werkgebied mogelijk. Zo'n gebied wordt nadrukkelijk niet gemaakt met woningbouw alleen. Het is van belang om op de juiste locaties andersoortig programma te realiseren. Meer daarover volgt in paragraaf 3.3.

Vrijheid in tijd

De Ontwikkelstrategie kent geen vast eindbeeld. Terwijl de vorm van de openbare ruimte sterk wordt begrensd, wordt er gezegd juist vrijheid gelaten in het programma, in de hoogte en (in mindere mate) de vorm van de bebouwing. Daarmee biedt de strategie mogelijkheden tot maatschappelijke en financiële waardecreatie, en als zodanig een 'prikkel' voor eigenaren en ontwikkelaars om tot transformatie of herontwikkeling over te gaan. Het zijn die marktpartijen die het tempo bepalen.

Bij alle plannen die tot nu toe in de Lammenschansdriehoek gerealiseerd zijn werkte die strategie goed. Eigenaren en ontwikkelaars hebben op het campus-terrein en in het Kanaalpark op hun eigen tempo en onafhankelijk van elkaar plannen ontwikkeld en deels al uitgevoerd. De openbare ruimte vormt het verbindende element.

In de Lammenschansstrip zorgt die 'vrijheid in tijd' nu echter voor uitdagingen. In dit deel van de drie-

hoek is een straat geprojecteerd – de zogeheten 'Centrale As' – die voor de helft over de gronden van eigenaren aan de Lammenschanswegzijde zou moeten lopen, en voor de helft over gronden van Dunea en aannemersbedrijf Schouls. Zowel Dunea als Schouls zullen hun locaties niet binnen afzienbare tijd (laten) herontwikkelen, terwijl aan de Lammenschanswegzijde wel eigenaren willen herontwikkelen. Dat werd bij de vorige Ontwikkelstrategie niet zo als een probleem gezien: in de tijdelijkheid zou de Centrale As als route voor langzaam verkeer kunnen functioneren, en daarvoor is slechts de helft van het profiel nodig. De inmiddels gebleken noodzaak om een deel van de oostelijke ventweg van de Lammenschansweg op te heffen brengt daar nu echter verandering in.

Aanleidingen voor actualisatie van de Ontwikkelstrategie

Uit een recent verkeerskundig onderzoek is geconcludeerd dat de autonome groei van het autoverkeer op het kruispunt Lammenschansweg – Tomatenstraat op den duur een reconstructie naar een geregeld kruispunt met verkeerslichten noodzakelijk maakt. Bij een dergelijk geregeld kruispunt met verkeerslichten zijn opstelvakken nodig, waar auto's voor een rood verkeerslicht kunnen wachten. Op de Omegaweg zijn drie naast elkaar gelegen opstelvakken noodzakelijk, namelijk één vak voor elke rijrichting. De Omegaweg heeft extra profiel nodig, om die opstelvakken ruimtelijk te kunnen inpassen. Dat extra profiel gaat ten koste van een hoek van

*Impressie 1:
Schetsmatige 3D weergave mogelijke
ontwikkeling Lammenschansdriehoek*





Afbeelding 15,
Water en groen in de openbare ruimte ter
plaats van Sigmaplantsoen



Afbeelding 14,
Hoogte accent aan het Sigmaplantsoen

de bouwenvelophe ten noorden van de Omegaweg, ter plaatse van het zogenoemde “Gammablok”. De potentiële bouwmassa die hiermee verloren gaat wordt gecompenseerd op een andere plek binnen het betreffende blok.

Een andere consequentie van het aanleggen van de noodzakelijke opstelvakken op de Omegaweg is dat een ‘knip’ ontstaat in de ventweg: die ventweg kan de Omegaweg na een reconstructie niet langer kruisen en zal daarom (in ieder geval voor zover het de delen aan weerszijden van de Omegaweg betreft) moeten verdwijnen. Als gevolg van het verdwijnen dit stuk van de ventweg zal de Centrale As een grotere rol moeten spelen bij de afwikkeling van het lokale autoverkeer. Het verkeer van en naar het zuidelijke deel van de Lammenschansstrip zal in de toekomst over de Centrale As moeten rijden, in plaats van over het stuk ventweg aan de voorzijde van de Leen Bakker. Dat maakt het echter noodzakelijk dat de Centrale As als autostraat wordt aangelegd voorafgaand aan een eventuele herinrichting respectievelijk herontwikkeling van de Dunea- en Schoulslocaties. De bouwenveloppen aan de zijde van de Lammenschansweg zijn vier meter naar de Lammenschansweg verschoven zodat op de Centrale-As meer ruimte ontstaat om de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie te combineren.

Met deze nieuwe rol voor de Centrale As is het vervolgens mogelijk geworden ook het deel van de ventweg ten zuiden van Leen Bakker op te heffen, en te vervangen met een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Daarmee wordt het comfort en de fietsveiligheid op deze regionale hoofd fietsroute sterk verbeterd en krijgt ook het beeld van de Lammenschansweg een grote impuls. Een nadere toelichting hierover is opgenomen in paragraaf 3.4.

Een andere aanleiding de Ontwikkelstrategie aan te passen is de gedachte dat de Dunealocatie beter niet kan worden herontwikkeld, zoals aanvankelijk be-

oogd, maar een parkachtige herinrichting zou moeten krijgen. De kosten die gepaard gaan met de verschuiving van de kleinere van beide tanks, wat voor een herinrichting noodzakelijk is, blijken niet in verhouding te staan tot het aantal woningen dat daarmee zou kunnen worden toegevoegd. Herinrichting in plaats van herontwikkeling biedt bovendien een zeer gewenste kans om het gebied te vergroenen en doorkijkjes te bieden vanuit de Centrale As naar Park Cronestein (zie paragraaf 2.3 onder ‘Randen’). Hiermee vervalt dan wel de mogelijkheid om blokken D, E, en F van studentencampus “Yours Leiden” af te ronden. Onderdeel van die parkinrichting zou dan ook de groene aansluiting op dit blok moeten zijn. Het verlies aan programma, door de Dunealocatie niet te bebouwen, kan enigszins worden gecompenseerd op de naastgelegen Schoulslocatie. De gevolgen hiervan voor de betreffende bouwenvelophe zijn toegelicht in paragraaf 3.5.

Andere aanleidingen de Ontwikkelstrategie te updaten zijn onder andere de wens om de duurzaamheidsparagraaf uit te breiden met een visie op een robuust en duurzaam warmtesysteem.

3.2 Stedenbouwkundige structuur

Bij het ontwikkelen van de Ontwikkelstrategie is gezocht naar structurerende stedenbouwkundige elementen die niet alleen als drager voor het plan kunnen fungeren, maar die ook op een logische manier aansluiten op de bestaande situatie. De volgende doelen zijn bepalend geweest voor de ruimtelijke opzet van het plan:

- Geen eindplan maar een Ontwikkelstrategie die mogelijkheden biedt tot maatschappelijke en financiële waardecreatie.
- Een flexibel en faseerbaar plan.
- Ruimte bieden aan zowel transformatie van bestaand vastgoed als herontwikkeling.
- Verdichten van het gebied tot een hoogwaardig stedelijk milieu.
- Creëren van een gebied met integrale ruimtelijke kwaliteit.
- Creëren van een duurzaam, groen en klimaatbestendig gebied.
- Creëren van een levendige ader in het hart van het gebied.
- Een hoogwaardige vormgeving van de openbare ruimte als drager van het plan.
- Perifere detailhandel die zich in de Lammenschansdriehoek wenst te handhaven of vestigen op een hoogwaardige manier in te passen langs de Lammenschansweg.
- Een rijke mix aan functies mogelijk maken in het hele gebied.

- Een goede bereikbaarheid van het gebied vanaf de Kanaalweg en Lammenschansweg.

Openbare ruimte

De openbare ruimte is een belangrijke drager van de planopzet voor de Lammenschansdriehoek. Het openbaar gebied is zoveel mogelijk ontworpen als domein voor voetgangers en fietsers. Auto's bereiken de parkeergarages onder hun plek van bestemming zo direct mogelijk vanaf de Centrale As of de Kanaalweg, waardoor een groot deel van de openbare ruimte autovrij of autoluw kan worden ontworpen. Zo worden het Bètaplein en het campusgebied autovrij, en wordt het Kanaalpark deels autoluw.

Het Bètaplein vormt de 'groene huiskamer' van de Lammenschansdriehoek. Hier zal het zowel overdag als 's avonds levendig zijn door de aanwezigheid van duizenden scholieren, studenten en bezoekers van de commerciële functies in de omliggende plinten. De openbare ruimte wordt hier dan ook vooral als ontmoetingsruimte ingericht, met veel ruimte voor

terrassen, zitelementen in de vorm van hoge en brede trottoirbanden, calisthenicstoestellen en groene grasperkjes om te zitten en liggen. Op korte termijn wordt het Bètaplein doorgetrokken tot de Lammenschansweg, en zal het plein meer dan nu al het geval ook beter haar functie als 'poort tot de Lammenschansdriehoek' kunnen vervullen.

Meer nog dan het Bètaplein wordt de openbare ruimte van campus "Yours Leiden" een parkachtige groene ruimte, die net zoals het Bètaplein wordt omzoomd met heldere bebouwingswanden. Ook in het Kanaalpark is de herinrichting gericht op vergroening, maar hier is de auto als gast nog wel welkom, zij het in beperkte mate.

Die vergroening krijgt zowel op het Bètaplein, op de studentencampus en in het Kanaalpark vorm door de aanleg van 'groene eilanden', waarin telkens stroken met beplanting zijn aangelegd. Die stroken vormen samen een lint van bloemen, die er in de zomer niet alleen prachtig uit zien, maar ook goed zijn voor de bijenpopulatie in Lammenschans, en daarmee

*Afbeelding 16
Panoramafoto huidige situatie
Sigmaplantsoen*



voor de biodiversiteit in bredere zin. En uiteraard dient de beoogde vergroening ook de waterhuishouding in Lammenschans, waarover meer in paragraaf 3.5.

Alle nuts- en energievoorzieningen moeten inpandig worden opgelost en maken deel uit van het bouwplan. Trafohuisjes komen dus niet in de openbare ruimte. Afvalberging van woningen dient inpandig of met ondergrondse containers opgelost te worden, waarbij de voorkeur uitgaat naar ondergrondse containers. Van ontwikkelaars wordt verlangd dat zij de aanschaf en de plaatsing van de ondergrondse containers financieren, want daarmee wordt voorkomen dat inpandig waardevolle ruimte moet worden gereserveerd voor het opstellen van rolcontainers. Bedrijven moeten afvalinzameling wel inpandig organiseren en de aanbiedplek afstemmen met de gemeente.

De Centrale As

In de Ontwikkelstrategie werd al ingezet op de realisatie van een nieuwe openbare ruimte in het hart van het gebied: de Centrale As. Met die Centrale As wordt een helder gedefinieerde, groene verblijfruimte gerealiseerd evenwijdig aan de Lammenschansweg. Deze ruimte maakt het mogelijk om de randen van het gebied beter tot ontwikkeling te brengen en ook de interne verbindingen in het gebied te realiseren. Achterkanten worden voorkanten en de ontwikkelpotentie van het deelgebied stijgt. De Centrale As wordt ingezet als hoogwaardig verblijfsgebied met ruimte voor horeca, dienstverlening en andere functies.

In vergelijking met de vorige versie van Ontwikkelstrategie is ervoor gekozen de bouwenveloppen aan de westzijde van de Centrale As vier meter in westelijke richting te verschuiven, waardoor de nieuwe straat eveneens vier meter breder wordt. Op die manier kan een goede verkeersafwikkeling worden gerealiseerd nog voordat de kavels aan de oostzijde



Kaart 8: Betaplein



Kaart 9: Openbare Ruimte - Groen

van de Centrale As worden herontwikkeld, en zodra die kavels wel worden herontwikkeld kan een groenere invulling van de Centrale As worden gerealiseerd dan aanvankelijk gepland, met een hogere verblijfskwaliteit.

Dunea locatie

Een andere wijziging ten opzichte van de Ontwikkelstrategie uit 2016 betreft de ruimte rondom de twee watertanks van Dunea, aan de oostzijde van de beoogde Centrale As. De tanks vormen een buffervoorziening in het drinkwatersysteem van Leiden: op piekmomenten in het watergebruik, met name wanneer veel mensen 's ochtends gelijktijdig douchen, wordt het water uit de beide buffertanks gebruikt. Op andere momenten wordt het water weer aangevuld. De oude Ontwikkelstrategie ging uit van verplaatsing van de tanks om de Centrale As te kunnen realiseren, met daarnaast een klein woonblok op grond van Dunea. Nu de bouwenveloppen langs de Lammenschansweg vier meter opschuiven kan de Centrale As worden aangelegd zonder verplaatsing van de tanks.

Omdat verplaatsing van de tanks een kostbare aan gelegenheid is, en met deze nieuwe strategie de noodzaak is vervallen, kijkt de gemeente inmiddels anders naar de tanks. Mogelijk kunnen de tanks blijven staan met hun huidige functionaliteit, maar kan de ruimte er omheen transformeren, op een zodanige manier dat de nieuwe stadswijk meer van hun aanwezigheid profiteert en vice versa. Gedacht kan

worden aan een inrichting als park of een nieuwe wandbekleding met kunstuitingen.

De gemeente is hierover in gesprek met Dunea, en het duinwaterbedrijf heeft aangegeven bereid te zijn nieuwe initiatieven te verkennen. De voorwaarden waaronder ontwikkelingen nabij deze vitale drinkwaterinfrastructuur kunnen plaatsvinden zijn echter streng. Veiligheid en leveringszekerheid staan vanzelfsprekend op één en ook de technische uitvoerbaarheid en beheersbaarheid zijn belangrijk. Omdat de Lammenschansdriehoek niet de enige plek is waar dit speelt wil Dunea eerst in een algemene visie formuleren hoe zij met dit soort plekken om wil gaan. Daarna wil de gemeente samen met Dunea gaan kijken naar de mogelijkheden voor de buffervoorziening in de Lammenschansdriehoek.

*Afbeelding 17, Luchtfoto
Driehoek vanuit oosten*



De randen

In de Ontwikkelstrategie wordt ingezet op een sterke stedenbouwkundige definitie van de randen. De Lammenschansweg is ingericht als een entree van de stad. Met een sterke boulevardstructuur (6-8 lagen hoog en incidenteel hoger) met levendige plinten en daarboven een mix aan functies krijgt het gebied een aantrekkelijk gezicht. De Kanaalweg wordt eveneens vormgegeven als een sterke stedelijke wand met een hoogte van 4-8 lagen. De groene oevers en inkijkjes naar het binnengebied zijn hier sterk medebepalend voor de uitstraling.

In de Ontwikkelstrategie is ook gekozen voor een sterke begeleiding van de spoorweg. De bebouwing staat hier evenwijdig aan het spoor. De hoogteontwikkeling is hier wat bescheidener om een passende overgang naar de laagbouw van de Professorenwijk te borgen: 4-6 bouwlagen.

De torens

In de Ontwikkelstrategie is ruimte gereserveerd voor hoogbouw in het gebied. De hoogbouw wordt onder andere ingezet om de stedenbouwkundige structuur te versterken en draagt (programmatisch) bij aan de woningbouwambities in de regio. De hoogste gebouwen in de Lammenschansdriehoek zijn torens (50 – 60 meter), aansluitend op de campus, Bètaplein, de Lammenschansweg of aan het uiteinde van de Centrale As. Incidenteel en aansluitend op grotere ruimten is bebouwing tussen de 30 en 40 meter mogelijk. Overige bebouwing zal 15 tot 25 meter hoog zijn. Hiermee worden de pleinen en campusruimten helder gedefinieerd en krijgen ze extra karakter.



Kaart 10: De Torens



Kaart 7: De Randen

Ten opzichte van de Ontwikkelstrategie uit 2016 is op een drietal plekken hogere bebouwing toegestaan:

- ter plaatse van het eerder al toegestane hoogbouwelement van 40m in het verlengde van de Veilingkade en Tomatenstraat is een hogere toren van maximaal 55m geprojecteerd, mede ter compensatie van het verlies aan massa bij dit blok als gevolg van de plaatselijke verbreding van de Omegaweg.
- aan het zuidelijke uiteinde van de Centrale As, ter plaatse van het zogeheten Avery Dennisonperceel, is de hoogteaanduiding '40m' vervangen met een aanduiding '55m'. Net zoals bij het hierboven genoemde Gammablok het geval is, denkt de gemeente dat een iets hogere toren passend is in de ruimtelijke opbouw van de wijk.
- op de noordelijke hoek van het zogenaamde 'Schoulsblok' is tot slot een lagere toren van maximaal 40m hoog toegestaan. De ruimte hiervoor is ontstaan door het weghalen van de bouwvelop op de plek van de Duneatanks. Door deze ruimte is hogere bebouwing mogelijk, en bovendien gewenst om het verlies aan ontwikkelpotentieel ter plaatse van het Dunea perceel te compenseren.



*Afbeelding 18,
Yours Leiden gezien vanaf het Betaplein in de
huidige situatie*

Ontwikkelkaart bebouwing



3.3 Programma

Uit de gebiedsanalyse is duidelijk geworden dat de eigenaren en ondernemers in het gebied de van oudsher voor Lammenschans typerende mix van onderwijs, grootschalige retail, wonen en werken willen behouden, maar gelijktijdig meer vrijheid willen hebben in de positionering van die functies. Ook is duidelijk geworden dat de wens bestaat de kwaliteit van het gebied te verhogen en in te zetten op stedelijke verdichting. Die functiemenging, verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en uitstraling van het vastgoed, en verdichting vormen de belangrijkste elementen voor het creëren van een gemengd, stedelijk woon- en werkmilieu.

De vorming van een nieuwe stedelijk woon- en werkmilieu is niet alleen de wens van de geraadpleegde stakeholders in het gebied, maar is ook een belangrijke ambitie uit de Regionale Woonagenda Holland-Rijnland. Het grootste deel van de omvangrijke regionale woningbouwbehoefte gaat uit naar stedelijk wonen: wonen in de directe nabijheid van buurtgebonden voorzieningen (zoals een supermarkt, kapper en daghoreca) en op korte fietsafstand van stedelijke voorzieningen (waaronder avondhoreca, een kernwinkelgebied en culturele voorzieningen). Dit profiel is dan ook zo goed mogelijk vertaald in de functiekaart van de Ontwikkelstrategie.

Gemengd stedelijk programma

Met dat doel is op de begane grond en op de verdiepingen van vrijwel alle bouwveloppen een gemengd stedelijk programma toegestaan, waarmee wordt bedoeld: wonen (exclusief studentenhuysvesting, maar inclusief sociale woningbouw, bijzondere woonvormen, woon-zorgcombinaties en woonwerkcombinaties), zorg, onderwijs, sport, kleinschalige leisure, kleinschalige werkruimte, hostels, studentenhotels, short-stay-voorzieningen en parkeren. Specifieke geluidseisen kunnen voor bepaalde func-

ties beperkend werken in delen van het plangebied. Het is wenselijk om daarbij de begane grond een levendig en toegankelijk karakter te geven. Functies als bergingen, stallingen, expeditie, techniek etc. kunnen een plek krijgen op de begane grond mits ze niet beeldbepalend worden.

Onderwijs

De enige uitzondering op de mogelijkheid in ieder geval de bovengenoemde functies te realiseren geldt voor het grote onderwijscomplex aan de noordkant van het gebied, ten zuiden van station Lammenschans. Hier is transformatie naar woonfuncties, hostels, studentenhotels en short-stay-functies niet opportuun. Door de nabijheid van het gebouw tot zowel het treinstation alsook de bushaltes bij de Lammenschansweg en De Sitterlaan leent dit gebouw zich primair voor grootstedelijke functies, zoals de scholen die er momenteel gevestigd zijn.

Gemengd + kantoren

Dit derde hoofdprofiel staat alle functies toe die vallen onder het functieprofiel 'gemengd stedelijk programma' en in aanvulling daarop ook behoud van de al bestaande kantoorfuncties. Waar de term 'kleinschalige werkruimte', zoals genoemd onder het gemengd stedelijke programma, betrekking heeft op kantoorruimte kleiner dan 1.000m² BVO en ondergeschikt aan de hoofdfunctie van het blok (veelal wonen), mogen binnen het profiel 'gemengd + kantoren' ook grotere, solitaire kantoorpanden in stand worden gehouden, vernieuwd of getransformeerd naar vernieuwende kantoorconcepten.

Buurtgerichte dienstverlening en horeca

Aan het Bètaplein, langs de Lammenschansweg en aan de Centrale As wordt naast het gemengd stedelijk programma op de begane grond ruimte geboden voor buurtgerichte commerciële functies. Het gaat hier om buurtgerichte dienstverlening (zoals kappers, fietsenmakers, wasserettes, schoonheidssalons) en buurtgerichte daghoreca (zoals koffiebars,

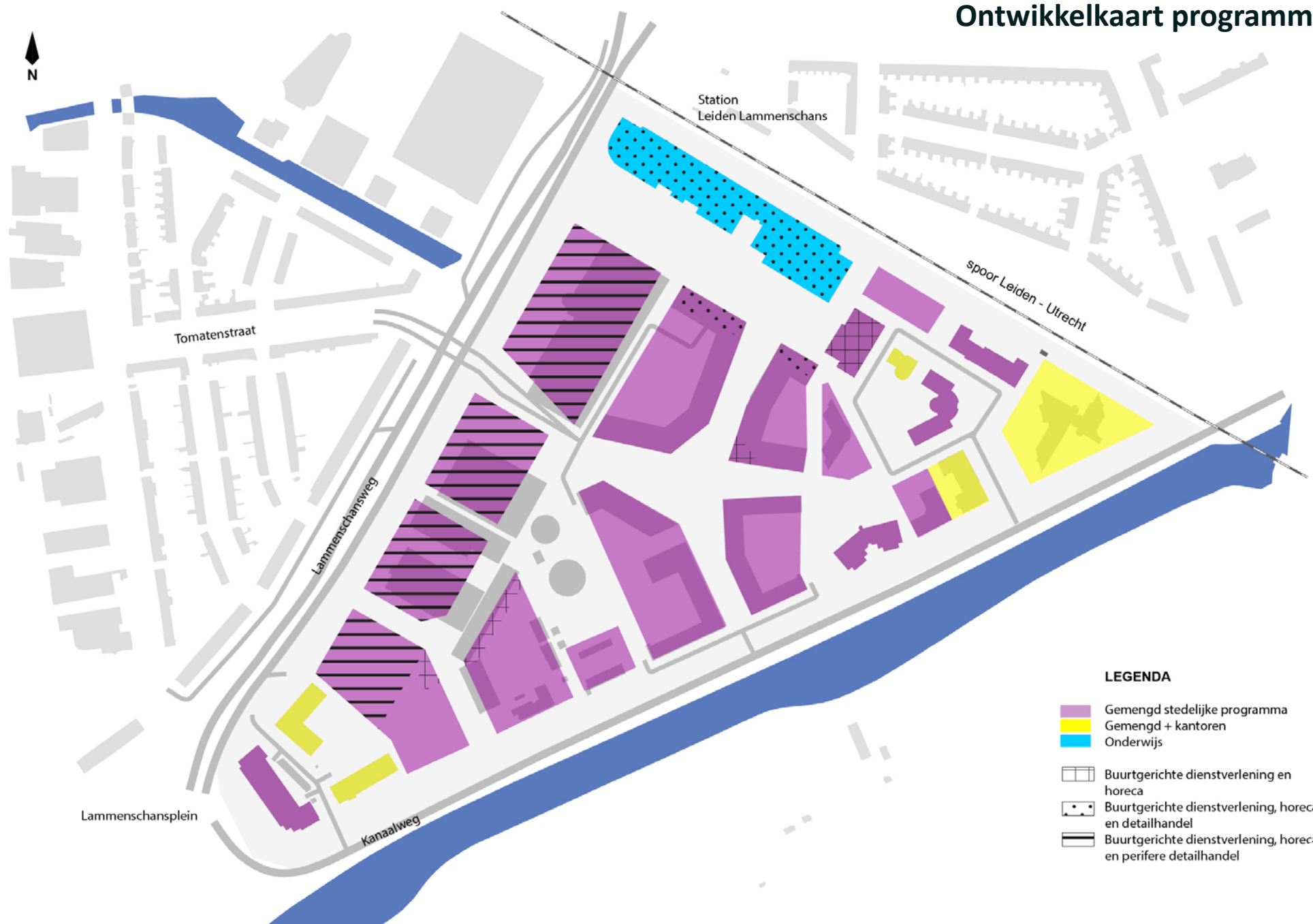


Afbeelding 19, MBO Rijnland vanaf Betaplein



Afbeelding 20, commerciële ruimte Omegaplantsoen

Ontwikkelkaart programma



LEGENDA

- Gemengd stedelijke programma
- Gemengd + kantoren
- Onderwijs
- Buurtgerichte dienstverlening en horeca
- Buurtgerichte dienstverlening, horeca en detailhandel
- Buurtgerichte dienstverlening, horeca en perifere detailhandel

lunchrooms en ijssalons). Er is alleen ruimte voor relatief kleinschalige ondernemingen/initiatieven.

Buurtgebonden detailhandel

Bij het zoeken naar een zo divers mogelijk programma is uiteraard rekening te houden met de beleidsmatige wens om een levensvatbaar aanbod van voorzieningen na te streven. In dat kader is niet alleen de ontwikkeling van grotere kantoren uitgesloten, maar is ook buurtgebonden detailhandel – net zoals in de eerdere versies van de Ontwikkelstrategie – beperkt. De gemeente ziet geen ruimte voor een onbeperkte toevoeging van buurtgebonden detailhandel.

De concentratie van buurtgebonden winkels (zoals een supermarkt, drogist, bakker of slijterij) in elkaars nabijheid biedt hen synergievoordelen. Stedelijk georiënteerde huishoudens – die doorgaans vaker boodschappen doen, maar daarbij minder producten kopen dan huishoudens met een suburbane woonvoorkeur – waarderen de mogelijkheid tot combinatiebezoek net zozeer. De gemeente kiest daarom voor clustering van buurtgebonden detailhandel rondom het Bètaplein. Alleen aan enkele bouwenveloppen rondom dit plein is dan ook het profiel 'buurtgerichte dienstverlening, horeca en detailhandel' gegeven.

Perifere detailhandel

In het functieprofiel voor de percelen langs de Lammenschansweg blijft perifere detailhandel toegestaan tot de al planologisch toegestane metrages, waarbij winkelprogramma mag verhuizen langs de Lammenschansweg en winkelpanden mogen worden herontwikkeld. Daarbij worden onder perifere detailhandel conform het geldende detailhandelsbeleid van Holland Rijnland ook winkels groter dan 1.000m² in de branches 'sport & spel', 'hobby' en 'bruin & witgoed' verstaan, onder voorbehoud van provinciale instemming en voldoening aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. Naast perifere

detailhandel biedt het functieprofiel aan de Lammenschansweg de mogelijkheid alle functies vallend onder 'gemengd stedelijk programma' en 'buurtgerichte dienstverlening en horeca' te realiseren.

Voorafgaand aan de vaststelling van de vorige versie van de Ontwikkelstrategie (in 2016) is zowel de gemeente als de markt tot het inzicht gekomen dat het zogenaamde 'Gammablok', waarin momenteel een filiaal van de Gamma, Fit-For-Free, Intersport en KwikFit zijn gevestigd, vanwege haar nabijheid tot verschillende OV-modaliteiten en uitstekende zichtbaarheid en strategische ligging binnen de driehoek mogelijk ruimte biedt voor een bijzonder programma op het gebied van sport en leisure. Bijvoorbeeld in de vorm van een evenementencentrum, een sporthal met publieksfunctie, een dansgelegenheid of een andersoortige functie gericht op uitgaan, cultuur en entertainment. De daadwerkelijke keuze voor een bijzonder programma dient nog wel in perspectief te worden gezet met mogelijke andere locaties in de regio voor een dergelijk programma, en de verkeersaantrekkende werking en parkeerbehoefte zijn een punt van aandacht.

Functiekaart

De bovengenoemde uitgangspunten hebben geleid tot een functiekaart, waarop de bovengenoemde functieprofielen zijn onderscheiden. Bij het daadwerkelijk planologisch faciliteren van bouwplannen met deze functies moet toetsing aan de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' de actuele behoefte aan deze functies bevestigen.

3.4 Bereikbaarheid en Parkeren

Bereikbaarheid

In de Ontwikkelstrategie wordt ingezet op het verdichten van de Lammenschansdriehoek door het continueren van de bedrijvigheid en het toevoegen van ongeveer 1.400 woningen, bovenop de reeds gerealiseerde en in aanbouw zijnde 1.100 woningen en 1.250 studenteneenheden. Deze woningbouw-ontwikkelingen leiden tot een intensivering van verkeersbewegingen voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer. De infrastructuur zal zodanig ingericht moeten worden dat deze extra verkeersbewegingen veilig en vlot kunnen worden afgewikkeld. Dat betekent concreet:

- zorgen voor aansluitingen van de Lammenschansdriehoek op de ontsluitende Lammenschansweg en Kanaalweg die voldoende capaciteit bieden, in de huidige en toekomstige situatie;
- het realiseren van veilige, kwalitatief hoogwaardige en voldoende fietsvoorzieningen. Deze voorzieningen zijn gewenst langs de Lammenschansweg en de Kanaalweg (als regionale hoofdroutes). Tevens is van belang de fijnmazigheid van het onderliggende fietsnetwerk en de mogelijkheden die geboden worden om deze gebiedsontsluitingswegen verkeersveilig over te steken. Hierbij is specifieke aandacht vereist voor het aansluiten op de nabijgelegen OV voorzieningen,
- het realiseren van veilige en voldoende voorzieningen voor voetgangers, inclusief oversteekvoorzieningen over de ontsluitende wegen. Ook hierbij is specifieke aandacht vereist voor het aansluiten op de nabijgelegen OV voorzieningen.

Randvoorwaarden bij de ontwikkeling van de Lammenschansdriehoek zijn:

- het aanbieden van goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen, voldoende en goed bereikbare MIVA plekken en laad- en losruimte voor expeditie verkeer,
- het voldoen aan de kwaliteitseisen (R net) voor (HOV) bussen (welke rijden op de Lammenschansweg) en haltes,
- het bieden van voldoende ruimte om de gewenste ruimtelijke kwaliteit van een stadsboulevard te kunnen realiseren,

Wat betreft de ontsluitende infrastructuur is een belangrijke verbetering de reconstructie van het Lammenschansplein. Dit grote verkeersknooppunt ligt weliswaar buiten het plangebied van deze Ontwikkelstrategie, maar heeft in de bestaande situatie een grote invloed op de verkeersafwikkeling op de Lammenschansweg en daarmee op de bereikbaarheid van de Lammenschansdriehoek. Als onderdeel van het project Rijnlandroute zal de provincie (de eigenaar en beheerder van het Lammenschansplein) de verkeerscapaciteit flink vergroten, onder andere door de bouw van een tweede Lammebrug en de verhoging van de bestaande Lammebrug. Deze verhoging zal overigens wel leiden tot enige omrijafstanden voor fietsers, door de langere hellingbanen.

Met het oog op de bovengenoemde opgaven en randvoorwaarden voor de toekomstige bereikbaarheid van de Lammenschansdriehoek heeft de gemeente onderzoek gedaan naar verschillende ontsluitingsscenario's. Daaruit is geconcludeerd dat het kruispunt Lammenschansweg – Tomatenstraat – Omegaweg vanwege de grote autonome toename van het verkeer op de Lammenschansweg gerecon-

strueerd zal moeten worden tot een geregeld kruispunt met verkeerslichten. Bij de ontsluitingen van het gebied op de Kanaalweg zijn vanwege de lagere verkeersintensiteiten, ook in de toekomst, geen verkeerslichten noodzakelijk.

De Lammenschansweg krijgt, als gevolg van de komst van de verkeerslichten, een profiel van 2x2 rijstroken voor het autoverkeer en ter plaatse van het kruispunt zelf aanvullende opstelstroken. De huidige busstroken kunnen dan niet blijven bestaan, maar door het bieden van voldoende capaciteit en via verkeersregeltechnische maatregelen kan ervoor worden gezorgd dat bussen op de kruispunten worden geprioriteerd. De verkeerslichten springen op groen zodra zij het radiosignaal van een aankomende bus ontvangen. Ook met die prioritering van bussen kan worden voldaan aan de door de gemeente beoogde cyclustijden.

De huidige ventweg aan de oostkant van de Lammenschansweg kan niet worden aangesloten op het geregelde kruispunt met de Omegaweg, omdat de ventweg zou uitkomen op de opstelstroken op de Omegaweg. Het 'meeregelen' van de ventweg op het kruispunt is onhaalbaar, aangezien dit het kruispunt zodanig complex zou maken dat geen realistische verkeersregeling meer haalbaar is. De huidige aansluitingen van de ventweg op de Lammenschansweg, in de vorm van in- en uitvoegers, zijn bovendien zodanig onveilig dat de gemeente ze niet wil behouden. Het onderbreken van de ventweg door de Omegaweg en de ambitie de fietsroute aan de oostzijde van de Lammenschansweg een kwaliteitsimpuls te geven hebben de gemeente doen besluiten de ventweg op te heffen en vervangen met een tweerichting fietspad. Dat past bij de functie van de Lammenschansweg als regionale hoofd fietsroute. Ook kan de Lammenschansweg, ondanks de eerder genoemde verschuiving van de naastgelegen bouwveloppen, een breed trottoir krijgen. Hiermee wordt vorm gegeven aan de ambitie om de Lammenschansweg de

verblijfskwaliteit te geven van een stadsboulevard.

Het vervallen van de ventweg betekent ook dat de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer, waaronder het expeditie verkeer voor de blokken aan de Lammenschansweg, zal moeten lopen via de Centrale As. Dit expeditie verkeer krijgt daartoe langspaarkeervakken op de stoep van de Centrale As, waar vrachtverkeer overdag kan laden en lossen. Overwogen wordt nog of de Centrale As tweerichtingsverkeer zou moeten faciliteren of éénrichtingsverkeer. In beide scenario's hoeft vrachtverkeer niet te keren.

De Centrale As wordt een verblijfsgebied (of in verkeerskundige termen: een erftoegangsweg) waar gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer de rijbaan met elkaar delen, en daarom is het wenselijk de verkeersintensiteiten zowel van fietsers als gemotoriseerd verkeer zo laag mogelijk te houden. Fietsenstallingen in de woonblokken aan de Centrale As worden dan ook zoveel mogelijk georiënteerd op de Lammenschansweg of de ventweg van de Kanaalweg, waar in de toekomst vrijliggende tweerichtingsfietspaden aanwezig zijn.

Op het kruispunt waar de Centrale As aansluit op de Kanaalweg is het noodzakelijk een opstelstrook voor linksafslaand verkeer te realiseren. Dit voorrangskruispunt krijgt daarmee dezelfde configuratie als het kruispunt van de Kanaalweg met het Kanaalpark. Daarnaast wordt er evenwijdig aan de Kanaalweg een ventweg gerealiseerd die de Plantijnstraat met de Lambdakade verbindt. De onoverzichtelijke ontsluiting van de Plantijnstraat op de Kanaalweg kan daarmee worden opgeheven.

Inclusie

Iedereen is welkom in Leiden en iedereen is welkom in de Lammenschansdriehoek. Daarom streeft de gemeente naar een inclusieve stad. Voor de inrichting van de openbare ruimte betekent dat bij het ontwerp aandacht moet zijn voor een voor iedereen

toegankelijke, gezonde en vitale omgeving. De openbaar toegankelijke ruimte moet daarom ontworpen worden als verblijfsgebied zodat ontmoeting en interactie niet alleen plaatsvindt in gebouwen, maar juist ook in de aangrenzende openbare ruimte.

Een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen, spelen en ontmoeten, met logische beweeg routes is ook sociaal veilig. Dat vraagt ook om detaillering en straminering van de grote bouwblokken op een menselijke maat, zodat ze geen (mentale) barrières opwerpen, maar juist uitnodigen om langs en doorheen te meanderen.

Parkeren

De Lammenschansdriehoek wordt een sterk stedelijk woon- en werkgebied, met een grote bebouwingsdichtheid. De druk op de openbare ruimte is extra groot, omdat een goed deel van het bouwprogramma studentenwoningen en kleine startersappartementen betreft, die niet over eigen buitenruimte beschikken. Inspanningen in de Lammenschansdriehoek zijn er dan ook op gericht het openbaar gebied een hoge kwaliteit te geven, met een optimaal verblijfsklimaat. Autoparkeren wordt daarom zoveel mogelijk inpandig opgelost. Alleen wanneer dat niet (geheel) mogelijk blijkt of zeer onwenselijk – zoals dat het geval is bij een deel van het parkeeraanbod voor perifere winkels – kunnen uitsluitend voor bezoekers ook parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Dit is in beperkte mate het geval geweest bij recente ontwikkelingen in het Kanaalpark.

Ontwikkelaars moeten inpandig dus zelf rekening houden met de toenemende vraag om parkeerplaatsen voor elektrische auto's. In de openbare ruimte komen geen laadpalen, omdat het parkeren in beginsel alleen voor bezoekers van bedrijven is. Een actueel knelpunt in de Lammenschansdriehoek is dat de bovengenoemde focus op inpandig parkeren ertoe bijdraagt dat parkeren in Lammenschans, wanneer

dat kostprijsdekkend wordt gemaakt, relatief duur is. Bij huurcomplexen als de Alphatoren en Kanaalpark 143 worden parkeerplaatsen aangeboden voor ca. 50 euro per maand. De huidige Leidse parkeerverordening stelt gelijktijdig aan iedere bewoner in het gebied een parkeervergunning beschikbaar voor 50 euro per jaar. Uit kostenoverwegingen kiezen veel bewoners dan ook voor een parkeervergunning in plaats van een abonnement voor het gebruik van de eigen garage, terwijl het openbaar gebied daarop niet is berekend.

De gemeente is dan ook voornemens om niet langer parkeervergunningen te verstrekken aan bewoners van de Lammenschansdriehoek. Met die maatregel wordt overbezetting van de voor bezoekers bedoelde straatparkeerplaatsen voorkomen en worden de private parkeergarages juist beter benut. Dat het parkeren voor bewoners daarmee duurder wordt in de Lammenschansdriehoek past volgens de gemeente bij het karakter van deze nieuwe, stedelijke woon- en werkwijk. De korte fietsafstand tot de binnenstad en de komst van een supermarkt naar het Bètaplein maken dat de auto-afhankelijkheid in de driehoek kleiner is dan in veel andere Leidse wijken.

Voor de Lammenschansdriehoek gelden de reguliere parkeernormen uit de vigerende Beleidsregels Parkeernormen, totdat deze parkeernota volgens planning rond de zomer van 2019 wordt geactualiseerd. De nieuwe parkeernota kan resulteren in nieuw en flankerend parkeerbeleid, waarmee wordt voorkomen dat er, bij het afwijken van de parkeereis, parkeerproblemen ontstaan in de directe omgeving. Tevens wordt ingezet op maatregelen die een auto-loos bestaan stimuleren.

[illegible]

Kaart 13: Ontwikkelaar kaart bereikbaarheid

3.5 Groen en Water

Groenstructuur

In de Lammenschansdriehoek wordt sterk ingezet op de vorming van een doorlopende groenstructuur, waarbij de van oudsher al bestaande groene laanstructuren langs de drie randen van het gebied (de Lammenschansweg, de Kanaalweg en de spoorlijn Leiden-Utrecht) worden gekoesterd en waar mogelijk versterkt. Het verdwijnen van de oostelijke ventweg van de Lammenschansweg biedt bijvoorbeeld kansen voor extra groen en het versterking van het groene karakter van deze ‘stadsboulevard in spé’.

Tussen de drie groene randen van de driehoek moet een fijnmazige structuur van groene openbare ruimten ontstaan. Delen van die structuur bestaan al, zoals een deel van het Bètaplein, de groene campusruimte in het hart van het gebied en de ringstructuur van het Kanaalpark, maar deels hebben deze ruimten nog niet de beoogde groene inrichting gekregen. Op het bestaande deel van het Bètaplein is de beoogde kwaliteit al te zien: groene eilanden met boom-, struik- en bloemenbeplanting liggen op speelse maar goed doordachte wijze verspreid in de openbare ruimte. Het doel is dat de eilanden telkens voldoende dicht bij elkaar liggen zodat ze een ogenschijnlijk doorlopend lint door het gehele gebied gaan vormen. Voor vlinders, bijen en andere insecten is het zo makkelijk ‘eilandhoppertje’, en wordt de hele driehoek een aantrekkelijk leefgebied.

Missende schakels in de beoogde groenstructuur zijn vooralsnog het tweede deel van het Bètaplein, dat een belangrijke verbinding legt met de groene Lammenschansweg, en de Centrale As en diens toekomstige zijstraten. Ook de Centrale As en de straatjes die daar haaks op komen te staan krijgen dezelfde

inrichtingskwaliteit als de rest van het gebied. De gemeente gaat hier uit van het gebruik van dezelfde hoogwaardige materialen die zijn toegepast op het Bètaplein en de campus.

Gestudeerd wordt nog op de mogelijkheid het terrein van Dunea een openbare functie te geven en daarmee het toegankelijke groen in de driehoek te vergroten. Ook wanneer dat niet mogelijk blijft zal de aanleg van de Centrale As er echter voor zorgen dat het groen rondom de tanks veel beter zichtbaar wordt voor buurtbewoners.

Waterstructuur

Het is de verwachting dat het waterniveau in het plangebied voorlopig op polderpeil zal blijven. Dat betekent dat bij eventuele extra verharding op projectniveau voorlopig rekening zal moeten worden gehouden met directe watercompensatie binnen het plangebied. Overigens gaat de gemeente er niet van uit dat extra verharding zal plaatsvinden ten opzichte van de uitgangssituatie in 2011. Extra verharding kan worden voorkomen door daken te voorzien van een dikke laag aarde, zodat hemelwater vertraagd wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Om de verhoging van het waterpeil naar boezempeil in de toekomst niet te blokkeren wordt bij nieuwe ontwikkelingen uitgegaan van een maaiveld van minimaal 0,40m +NAP, en ten behoeve van de waterdruk op kelders van een peilstijging naar 0,60m –NAP.

In de Ontwikkelstrategie wordt ingezet op een heldere open waterstructuur met name bedoeld voor de opvang van regenwater. Zo is het water op het campusterrein aangesloten op de bestaande sloot in het Kanaalpark en de afwateringssloot langs de Kanaalweg. Van hieruit kan het regenwater via het bestaande gemaal worden afgevoerd op het kanaal. Op het campusterrein en bij de nieuwbouw in het Kanaalpark is al rekening gehouden met een mogelijke verandering van het waterpeil in het gebied.



Afbeelding 21, “Groene” Openbare Ruimte



Afbeelding 22, “Groene- Blauwe” Openbare Ruimte

Ontwikkelkaart Groen & Water



3.6 Klimaatadaptatie

Door klimaatverandering worden de zomers heter en de winters zachter en natter. Om in de toekomst prettig te kunnen wonen, werken en recreëren in Lammenschansdriehoek moeten we het gebied voorbereiden op deze veranderingen en rekening houden met hevigere regenbuien, mogelijke overstroming, en periodes van droogte en hitte.

Traditioneel voert het (hemelwater) riool het regenwater af. Bij piekbuien kan het riool de hoeveelheid regenwater niet verwerken met wateroverlast tot gevolg. Door klimaatverandering zullen deze piekbuien zwaarder worden en vaker voorkomen. Er zal dus in kortere periode meer water vallen en daarom is bovengronds ruimte nodig om dit water te bergen. Daarnaast moet er meer water worden vastgehouden voor drogere perioden (zoals in de zomer van 2018 duidelijk werd), om te voorkomen dat de grondwaterstand teveel daalt met schade aan groen en bodem (en funderingen) tot gevolg.

Langere periodes van hitte kunnen tevens gezondheidsproblemen zoals slaapgebrek en afnemende arbeidsproductiviteit geven bij de bewoners van het gebied. Het accent in de waterhuishouding moet daarom verschuiven van direct afvoeren van regenwater naar bergen en vasthouden (of vertraagd afvoeren). In de nieuw te ontwikkelen gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte dienen maatregelen te worden genomen om tegemoet te komen aan de veranderende omstandigheden. Bijvoorbeeld door het toepassen van loofbomen voor schaduw en verdampingskoeling, rekening houden met de stedenbouwkundige oriëntatie en natuurlijke windstroom voor ventilatie, toepassen van groen- of retentie daken, of het zoveel mogelijk 'ontharden' en vergroenen van de buitenruimte om een natuurlijke buffer van water te creëren.

Met de gestuwde waterpartijen in de campus en de regentuinen in het Kanaalpark is al een eerste stap gezet in het klimaatadaptief maken van het gebied. Per ontwikkeling zal gezamenlijk met marktpartijen bekeken worden welke maatregelen genomen kunnen worden om te komen tot een toekomstbestendige transformatie van het gebied.

3.7 Energietransitie

De energietransitie is nog een nieuw beleidsterrein waarbij rollen, kaders en instrumenten nationaal, regionaal en lokaal nog verder uitgekristalliseerd moeten worden. In (bestuurlijk) Nederland is men bezig ambities en strategieën te formuleren. Het landelijke Klimaat en Energieakkoord (KEA), dat in 2019 verwacht wordt, zal hopelijk voor meer duidelijkheid gaan zorgen. Wat nu al wel duidelijk is, is dat de gemeente een belangrijke regierol toebedeeld krijgt, om deze transitie tot een succes te maken.

De impact op bewoners, bedrijven en instellingen van de energietransitie zal in ieder geval groot zijn, ook in Leiden. Daarnaast wordt het een proces dat naar verwachting meer dan twee decennia gaat duren. Onze gemeente staat voor een grote opgave. Het eerste kader om deze opgave het hoofd te bieden heeft de gemeenteraad in december 2017 al gegeven door de Leidse Warmtevisie vast te stellen.

Huidige situatie en opgave voor het gebied

Sinds 1 juli 2018 is aardgasvrij bouwen de norm. De hoge dichtheid in de Lammenschansdriehoek zorgt voor veel drukte, zowel in de omgeving zelf als in de bodem. Ontwikkelaars zijn vrij om hun eigen oplossing te bepalen. Individuele keuzes zijn echter niet altijd de meest efficiënte en duurzame oplossing. Behalve de keuze voor de techniek, is het daarom de vraag of en hoe partijen de oplossing(en) samen gaan organiseren. Bovendien zal in de toekomst ook

de bestaande bouw van het aardgas af moeten, waar mogelijk nu al op geanticipeerd kan worden.

De complexen die reeds zijn opgeleverd worden met twee verschillende infrastructuren verwarmd. Een deel van gebouwen en woningen zijn aangesloten op een gasnet met een individuele gasketel en een deel met een lokaal warmtenet met een aanvoertemperatuur van 70°C en een retourtemperatuur van 40°C met een gaswarmtepomp als warmtebron. Kanaalpark 'Blok 1' en Kanaalpark 'Blok 2' zijn vóór de wetswijziging (1 juli 2018) aangevraagd met individuele gasketels. Er wordt echter (ook) een leidingennetwerk aangelegd dat ontsloten wordt via een opstelruimte voor een installatie op een eventueel toekomstig warmtenet. De overige woningen die in aanbouw zijn worden all electric verwarmd met luchtwarmtepompen op binnenlucht.



MOGELIJK WARMTENET

LEGENDA

-  Groenblauwe Openbare Ruimte*
-  Groene binnentuinen* (regentuinen)
-  Groene/blauwe daken*
-  Bomen*
-  Mogelijk warmtenet Leiden (indicatief trace)
-  Indicatieve aansluiting nieuwbouw op warmtenet

*vertraagde waterafvoer, infiltratie water in bodem, koeling van de ruimte, stimuleren biodiversiteit

BENG

De nog te ontwikkelen woningen zullen voor een groot deel na 2020 ontwikkeld worden. Deze woningen zullen dus moeten voldoen aan de eisen Bijna Energie Neutraal Gebouw (BENG), als vervanging van de EPC-eis. Bij deze eis zal een gebouw getoetst worden op drie onderdelen:

1. Een warmtevraag van maximaal 25 kWh/m² per jaar;
2. De efficiëntie van de installaties voor de opwek van warmte, koude inclusief het afgifte- en ventilatiesysteem
3. Een percentage van het resterende gebouwgebonden energiegebruik zal opgewekt moeten worden met hernieuwbare energie, bijvoorbeeld bodemenergie en/of zonnepanelen.

Kansen en oplossingen

In aanloop naar het opstellen van de vernieuwde Ontwikkelstrategie is door adviesbureau OverMorgen een studie gedaan naar een gedragen energieconcept voor de Lammenschansdriehoek. In samenspraak met bestaande vastgoedeigenaren, beleggers, ontwikkelaars, etc. in het gebied is een viertal kansrijke en aardgasvrije energieconcepten onderzocht. Conclusie uit deze studie is dat over de gehele bandbreedte, waarin alle (sub)thema's bekeken zijn, de uitbreiding van het warmtenet de meest geschikte oplossing is voor de Lammenschansdriehoek. Hierbij is wel een voorwaarde dat de warmte-transportleiding uit Rotterdam gerealiseerd wordt en voldoende capaciteit heeft om het vastgoed in de Lammenschansdriehoek te belevaren.

Belangrijke factor is dat uitbreiding van het regionale net de optie is met de laagst maatschappelijke kosten. Voor de ontwikkelaar/vastgoedeigenaren zorgt

dat voor laagste investeringen en lagere woonlasten. Tevens biedt deze optie ontzorging voor ontwikkelaars in het aardgasvrij realiseren van nieuwbouw en is het ruimtegebruik in de woning relatief beperkt.

In de werksessies werd de individuele all electric oplossing als voorkeursoptie genoemd, met name omdat partijen hier onafhankelijk van derden zijn bij de ontwikkeling. Ontwikkelaars erkenden echter dat de individuele oplossing niet altijd de goedkoopste is en om meer ruimtegebruik vraagt in de woning. Daarnaast moet er bij de toepassing van grootschalige individuele elektrische oplossingen een verzwaaring van het elektriciteitsnet plaatsvinden. Zij moeten bovendien zelf een grotere rol innemen bij het realiseren van deze optie. Vanuit maatschappelijk oogpunt is het nadeel dat de bestaande bouw niet kan meeliften, dat individuele oplossingen vaak minder duurzaam en efficiënt zijn en er moeilijker regie is te voeren op de ondergrond. Ondanks deze nadelen, zorgde het gevoel van zekerheid en onafhankelijkheid bij de markt voor hun voorkeur. De uitbreiding van het warmtenet volgde op de voet.

Ontwikkelaars noemden het voordeel van ontzorging bij de keuze van deze techniek als groot voordeel, omdat energiepartijen de realisatie op zich kunnen nemen. De techniek is relatief eenvoudig en goedkoop en er bestaan kansen voor de aansluiting van de bestaande bouw in de toekomst. Daarnaast kunnen er in de toekomst optimalisaties in het warmtenet voordoen, waardoor het bijvoorbeeld mogelijk wordt om lokale (vaak lager van temperatuur) warmtebronnen te gebruiken. Hierbij valt te denken aan warmte uit de ondergrond, oppervlaktewater of de nabij gelegen afvalwaterzuiveringsinstallatie. Dit zorgt ook voor een verminderde afhankelijkheid van Rotterdamse havenwarmte. Deze voordelen zijn dusdanig dat partijen gezamenlijk tot de conclusie kwamen dat het verkennen van de optie om het warmtenet in de Lammenschansdriehoek uit te

breiden wenselijk is als de risico's en onzekerheden (deels) weggenomen konden worden. Dat sluit aan bij de conclusies uit de analyses en daarmee is er een gedeeld beeld over de verdere verkenning van de uitbreiding van het regionale net in Lammenschansdriehoek.

Vanuit een maatschappelijk oogpunt is de optie duurzaam en toekomstbestendig. Uitbreiding van het warmtenet past binnen de visie van de gemeente om gebiedsontwikkelingen als vliegwiel te gebruiken om op termijn mogelijk ook de bestaande bouw in en buiten het gebied van het aardgas af te halen. De koppeling met uitbreiding van het warmtenet in Leiden Zuidwest ligt hier voor de hand.

Vervolg

In navolging op de door Over Morgen uitgevoerde studie zal een haalbaarheidsonderzoek gestart worden om te bezien hoe een warmtenet in de Lammenschansdriehoek gerealiseerd kan worden. Dit zal in nauwe afstemming gaan met de trajecten die reeds in Leiden Zuidwest zijn opgestart.

Elementen uit dit onderzoek moeten in de praktijk letterlijk en figuurlijk bij elkaar gebracht worden. De ontwikkeling van een warmtenet en de haalbaarheid daarvan ontstaat op het snijvlak van techniek, financiën, organisatie, planning en sociaal-maatschappelijk zaken. Een collectieve voorziening betekent een energie-infrastructuur die decennia lang moet zorgen voor een betrouwbare en betaalbare warmtelevering. Het vraagt om een zorgvuldige projectaanpak die zowel gericht is op een doelmatig en efficiënte realisatie als op wenselijkheid bij de stakeholders.

3.8 Circulaire economie

Leiden is circulair in 2050. Deze ambitie is opgenomen in het Beleidsakkoord 2018-2022 en sluit aan bij de landelijke ambitie Nederland circulair 2050. De transitieagenda Bouw is daarbinnen één van de vijf hoofdonderwerpen. En ook daar sluit Leiden bij aan, onder andere vanwege de grote verstedelijkingsopgave die in de regio gerealiseerd moet worden.

De bouwsector is grondstofintensief. De bouw neemt naar schatting 50% van het grondstoffengebruik, 40% van het totale energieverbruik en 30% van het totale waterverbruik voor zijn rekening. Daarnaast heeft een groot deel van alle afval in Nederland (ca. 40%) betrekking op bouw- en sloopaafval en is de sector verantwoordelijk voor ca. 35% van de CO₂ uitstoot. Winst is er dan ook in dit verband te halen in het kader van een duurzaam en toekomstbestendige samenleving.

Ontwikkelingen op het gebied van de circulaire economie en zeker ook voor wat betreft de circulaire bouw, GWW en gebiedsinrichting zullen naar verwachting de komende decennia een vlucht nemen. Dit vraagt iets over de wijze waarop in relatie tot de Ontwikkelstrategie dit onderwerp wordt geagendeerd, verkend en de stap naar concrete projecten wordt gezet. Betrokken partners (ontwikkelaars, maar ook (toekomstig) eigenaren) worden uitgenodigd om hierover in gesprek te gaan en gezamenlijk te kijken naar de kansen en mogelijkheden specifiek voor de Lammenschansdriehoek. Het te behalen resultaat voor circulaire economie wordt dan ook niet aan het begin van het planproces vastgelegd, maar zal, de ontwikkelingen op dit gebied volgende, tussentijds bijgesteld worden. Dit met als doel bij de uiteindelijke uitvoering het maximale neer te zetten van wat dan op het gebied van circulaire bouw,

GWW en gebiedsinrichting technisch, organisatorisch en financieel mogelijk is.

Voor wat betreft sloop/renovatie wordt gestreefd naar het zo hoogwaardig mogelijk behouden van materialen en kan bijvoorbeeld voorafgaand een urban mining rapport worden opgesteld. Bij renovatie/nieuwbouw kan of ingezet worden op zoveel mogelijk hergebruik van materialen (levensduurverlenging), of bij gebruik van nieuwe materialen op het voorkómen van afval in de toekomst. In dit laatste geval is de ambitie om zo veel mogelijk in te zetten op makkelijk herbruikbare biobased materialen die met duurzame energie ontwikkeld zijn en zijn materialenpaspoorten een pré. Daarnaast speelt bij nieuwbouw en renovatie het ontwerp van gebouw en gebouwonderdelen een belangrijke rol. Modulairement bouwen is in beginsel het uitgangspunt, waarbij direct hergebruik zo makkelijk mogelijk wordt gemaakt. Dit betreft het gebouw zelf, alsmede de wijze waarop installaties te repareren of vervangen zijn bij einde gebruik of levensduur.

Hoofdstuk 4

Beeldkwaliteit

De Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek is meer dan het mogelijk maken van initiatieven. Bij de totstandkoming van de oorspronkelijke strategie is door eigenaren en gebruikers sterk de wens uitgesproken om het gebied te transformeren tot een hoogwaardig samenhangend stedelijk gebied. De markt heeft ook aangegeven dat dit hoge ambitieniveau gewenst is om het gebied aantrekkelijk te maken voor toekomstige gebruikers, huurders en kopers/eigenaren van de diverse functies in het gebied. In de onderhavige update van de Ontwikkelstrategie zijn deze uitgangspunten ongewijzigd.

Om dit te bereiken zijn afspraken op hoofdlijnen nodig over de gebouwen en de inrichting van het openbaar gebied. Een Beeldkwaliteitplan is in de regel een gedetailleerd instrument om de uiteindelijke architectonische kwaliteit van het stedenbouwkundig plan te garanderen. In een Beeldkwaliteitplan wordt nader ingegaan op de beoogde sferen van de verschillende openbare ruimten en de gewenste karakters van de gebouwen.

Het plan wordt ingezet als middel om de architectuur van de verschillende uitwerkingen te garanderen, te sturen en af te stemmen. Voor de Ontwikkelstrategie is geen gedetailleerd beeldkwaliteitplan opgesteld. Wel zijn er op hoofdlijnen uitspraken gedaan over het gewenste beeld door middel van referenties, om toch enig kader en houvast te bieden en te hebben bij de nadere uitwerking en de toetsing daarvan. Uitgangspunt hierbij is om ruimte te geven aan vernieuwende duurzame vormgeving van gebouwen in het gebied.

4.1 Randen

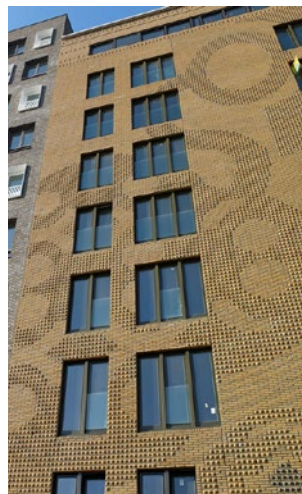
In dit hoofdstuk wordt door middel van kernbegrippen een beschrijving op hoofdlijnen gegeven van de gewenste beeldkwaliteit van de verschillende onderdelen van het plan. In de Ontwikkelstrategie wordt ingezet op een sterke stedenbouwkundige definitie van de randen.

Lammenschansweg

De Lammenschansweg is ingericht als een entree van de stad. Met een sterke boulevardstructuur (5-7 lagen hoog) met levendige plinten met daarboven een mix aan functies krijgt het gebied een gezicht. Aan het Bètaplein is bebouwing tot 9 lagen mogelijk. In de as van de Tomatenstraat is een hoogteaccent aangegeven tot 17 lagen. De plint is 4,5 tot 5m hoog t.g.v. (commerciële) voorzieningen. In materialisering wordt aansluiting gezocht bij de beeldbepalende bouwmaterialen in de binnenstad en zuidelijke schil. Er wordt daarbij ruimte geboden om meer eigentijdse architectonische invoegingen te geven.

Typologie	grote stedelijke blokken
Ritme en schaal	grote eenheden, sterke individualiteit
Plastiek	strakke rooilijn, beperkte sprongen en uitkragingen
Materiaal	Om een levendig en gevarieerd beeld te realiseren is een grote vrijheid in gevelmaterialen toegestaan, zij het dat ze ingekaderd worden door baksteen.
Plint	levendige transparante plint aan de Lammenschansweg
Rooilijn	eerste 5 bouwlagen bouwen tot de rooilijn, daarboven vrij
Parkeren	Integreren in architectuur. Omzomen op BG

Referentiebeelden bebouwing langs de Lammenschansweg



Kanaalweg

De Kanaalweg wordt eveneens vormgegeven als een sterke stedelijke wand met een hoogte van 4-6 lagen en incidenteel tot 8 lagen. De groene oevers zijn hier sterk medebepalend voor de uitstraling. Langs de Kanaalweg wordt evenals langs de Lammenschansweg, aansluiting gezocht bij de beeldbepalende bouwmaterialen in de binnenstad en zuidelijke schil en ruimte geboden aan een meer eigentijdse architectuur binnen een baksteen kader.

Typologie	stedelijke blokken
Ritme en schaal	sterke individualiteit
Plastiek	strakke rooilijn, beperkte sprongen en uitkragingen
Materiaal	Om een levendig en gevarieerd beeld te realiseren is een grote vrijheid in gevelmaterialen toegestaan ingekaderd door baksteen.
Plint	open en transparante plint
Rooilijn	eerste 3 bouwlagen bouwen tot de rooilijn, daarboven vrij
Parkeren	Integreren in architectuur. Omszomen op BG



Referentiebeelden bebouwing langs de Kanaalweg

4.2 Binnengebied

De openbare ruimte is een belangrijke drager van de planopzet voor Lammenschansdriehoek. De openbare ruimte is in de nieuwe opzet duidelijk begrensd en helder gedefinieerd. Het gebied kent in de nieuwe opzet een aantal belangrijke stedelijke ruimten met een sterk eigen identiteit en vorm. In dit hoofdstuk zijn de gewenste kwaliteiten van de architectuur aan deze ruimten gedefinieerd.

Bètaplein

Het Betaplein is het voorplein van het nieuwe ROC gebouw. In de opzet zijn de randen van het plein helder gedefinieerd. De wanden om het plein vormen sterk een eenheid.

Typologie	stedelijke blokken
Ritme en schaal	sterke individualiteit
Plastiek	strakke rooilijn, beperkte sprongen en uitkragingen
Materiaal	Om een rijk en gevarieerd beeld te genereren is een rijke variatie aan gevelmaterialen toegestaan.
Plint	levendige transparante plint aan het plein
Rooilijn	eerste 4 bouwlagen bouwen tot de rooilijn, daarboven vrij
Parkeren	Integreren in architectuur. Omzomen op BG



Referentiebeeld bebouwing Bètaplein

Yours Leiden

In het hart van de studentencampus Yours Leiden bevindt zich een campusachtige ruimte. Ook deze ruimte wordt helder gedefinieerd door de wanden van de gebouwen eromheen. De campusruimte krijgt karakter door campusgerelateerde functies.

Typologie	stedelijke blokken
Ritme en schaal	sterke individualiteit
Plastiek	strakke rooilijn, beperkte sprongen en uitkragingen
Materiaal	metselwerk als hoofdmateriaal,
Plint	levendige transparante plint aan het plein
Rooilijn	eerste 4 bouwlagen bouwen tot de rooilijn, daarboven vrij
Parkeren	Integreren in architectuur. Omzomen op BG



*Beelden
Yours Leiden
(in uitvoering)*

De Centrale As

De Centrale-As is een nieuwe helder gedefinieerde groene verblijfsruimte in het hart van het gebied. De Centrale As wordt ingezet als hoogwaardig verblijfsgebied. Bij de architectonische uitwerking van de centrale as wordt aansluiting gezocht bij het beeld van de Yours Leiden. Metselwerk is hier het hoofdmateriaal voor de gevels.

Typologie	stedelijke blokken
Ritme en schaal	sterke individualiteit
Plastiek	strakke rooilijn, beperkte sprongen en uitkragingen
Materiaal	metselwerk als hoofdmateriaal,
Plint	levendige transparante plint
Rooilijn	eerste 3 bouwlagen bouwen tot de rooilijn, daarboven vrij
Parkeren	Integreren in architectuur. Omzomen op BG



*Referentiebeelden
bebouwing
De Centrale As*



Overige gebieden

Het plangebied kent nog verschillende overige gebieden. Hier willen we alleen een aantal algemene criteria meegeven.

Plastiek	strakke rooilijn, beperkte sprongen en uitkragingen
Materiaal beeld	Om een rijk en gevarieerd te genereren is een variatie aan gevelmaterialen toegestaan.
Plint	levendige plint
Parkeren	Integreren in architectuur. Omzomen op BG



*Afbeeldingen:
Referentiebeelden 'Overige gebieden'*

4.3 Accenten

In het grootste deel van het plan zijn de wanden van de gebouwen ondergeschikt aan de stedenbouwkundige structuur. Op een aantal plaatsen in het gebied wordt van de gebouwen een meer expressieve en unieke kwaliteit verwacht. Het betreft hier de voormalige Avery Dennison locatie, de kop van de Centrale As en de afwerking van de torens hoger dan 50 meter.

Toren Centrale As

Op de kop van de Centrale As wordt in de Ontwikkelstrategie ruimte geboden voor de bouw van een hoogteaccent. Met het hoogteaccent wordt de ruimte duidelijk gemarkeerd en gedefinieerd.

Typologie	toren
Ritme en Schaal	klassieke opbouw
Top	karakteristieke beëindiging,
Materiaal	vrijheid in de toepassing van gevelmaterialen.
Plint	levendige transparante plint
Parkeren	Integreren in architectuur

Overige torens en hoogteaccenten in het gebied, zoals de studentenhuisvesting, zullen architectonisch meer onderdeel uitmaken van de wand- of blokbebouwing waarin ze geplaatst zijn.

4. 4 Opbouwen en overig toegevoegde onderdelen

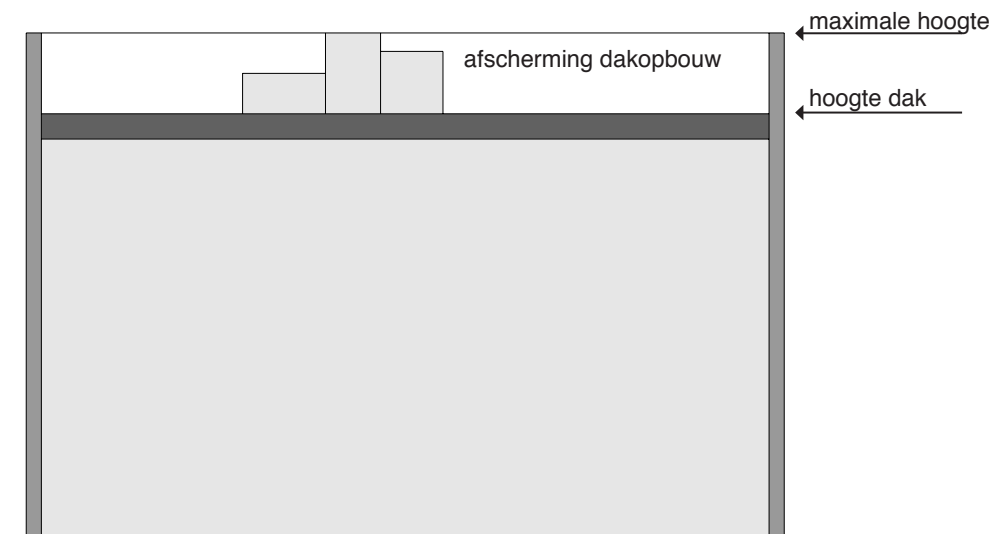
De hoogte van bebouwing als aangegeven in de visie is de maximale bouwhoogte. Bij het bepalen hiervan is rekening gehouden met de afscherming van installaties, liftopbouw e.d. Onderdeel van de beeldkwaliteit is dat dergelijke voorzieningen uit het zicht worden gehouden. Bij voorkeur door de gevel door te trekken.

Schakelkasten en dergelijke worden zoveel mogelijk inpandig gerealiseerd, waarbij deze zo min mogelijk aan het openbaar gebied zijn gesitueerd.

Toegevoegde elementen, zoals apparatuur en ook voorzieningen met ecologische doeleinden zijn onderdeel van de architectuur en geen autonome objecten.



Afbeeldingen:
Referentie beelden Toren Centrale As



Afbeelding:
Schematische doorsnede dakopbouw

4.5 Openbare Ruimte

Voor de inrichting van de openbare ruimte zal per uitwerkingsfase een apart inrichtingsplan worden gemaakt. Het is van belang dat het totale plangebied daarbij als eenheid zal functioneren. Juist de continuïteit in materiaal tussen de verschillende planden is daarbij van belang. Het resultaat daarvan kunnen we al zien bij de eerste fasen van de Campus en het Bètaplein.

Voor de straten in het plangebied zal worden uitgegaan van een relatief hoogwaardig inrichtingsniveau van gebakken klinkers, betonbanden in kleur, hoogwaardige verlichting en meubilair. Bij de positionering van meubilair wordt rekening gehouden met inclusiviteit (zie paragraaf 3.4) als bijvoorbeeld loopafstanden en regelmatige zitmogelijkheden voor senioren.

De pleinen kennen een verbijzondering op het niveau van de inrichting. Ook hier zullen kleinere inrichtingselementen (zoals betonklinkers met toeslag) het belangrijkste materiaal zijn in combinatie met andere materialen, aangevuld met ruimte voor beplanting, bijzondere elementen en kunstwerken om de vormen van de pleinen als stedelijke ruimte te accentueren.

Bij de inrichting zal elke mogelijkheid voor groen-aanleg worden benut, op voorwaarde dat dit ook goed te beheren is. De aanleg van plantvakken en het planten van bomen verfraaien het straatbeeld en bieden evenwicht tegenover de bebouwing.



Afbeeldingen:
Referentie beelden openbare ruimte

Hoofdstuk 5

Participatie & Communicatie

Interactief planvormingsproces

Bij het ontwikkelen van de oorspronkelijke Ontwikkelstrategie is bewust gekozen voor een open planproces met intensieve betrokkenheid van verschillende partijen uit het gebied. Zo is er een klankbordgroep ingesteld, bestaande uit eigenaren, bewoners en gebruikers uit het gebied. De groep is in een aantal sessies intensief betrokken bij de totstandkoming van de plannen. Zo is gezamenlijk eerst de analyse van het gebied gemaakt. Verschillende ontwikkelscenario's zijn vervolgens aan de klankbordgroep getoond en met elkaar besproken. Met name het evenwicht tussen het bieden van vrijheden waar mogelijk en het opleggen van beperkingen waar noodzakelijk is breed bediscussieerd. In aanvulling op de gezamenlijke workshops is in kleine groepen per deelgebied ingezoomd op de mogelijkheden van de locatie. En dat laatste blijven we doen.

Actualisaties Ontwikkelstrategie

De actualisaties van de Ontwikkelstrategie in 2016 en 2019 hebben betrekking gehad op verschillende kleinere en grotere aanpassingen, maar de ruimtelijke en strategische hoofdkaders zijn niet wezenlijk veranderd ten opzichte van de oorspronkelijke strategie uit 2013. Daarom is ervoor gekozen niet nogmaals alle thema's in het gehele gebied met alle stakeholders door te lichten, maar specifiek het gesprek aan te gaan met de direct belanghebbenden over relevante thema's.

Als onderdeel van het onderzoek naar verduurzamingskansen in de Lammenschansdriehoek – waar over een uitgebreide toelichting is opgenomen in paragraaf 3.7 – heeft bureau Over Morgen gesprekken gehouden met vrijwel alle in de Lammenschansdriehoek actief zijnde ontwikkelaars en gebouwegenaren en energieleveranciers, om de mogelijkheden en wensen van deze stakeholders te bepalen. Dit heeft geleid tot een gedragen plan om in te zetten op de uitrol van een warmtenet.

Met het bestuur van de bedrijventerreinvereniging Lammenschansdriehoek (BTV) zijn gesprekken gevoerd over met name de bereikbaarheid en parkeren. De BTV is niet enthousiast over het verdwijnen van de ventweg en parkeren op maaiveld voor de deur van winkels/bedrijven langs de Lammenschansweg. De BTV is bang dat met deze update van de strategie behoud van de huidige bedrijvigheid steeds meer onder druk komt te staan. De gemeente heeft aangegeven dat de bedrijven niet hoeven te verdwijnen, maar wel in een andere setting komen te staan teneinde de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte

te vergroten. Voor specifieke bedrijven die een toegevoegde waarde hebben bij de ontwikkeling van de Lammenschansdriehoek wil de gemeente uitzondering maken en maaiveldparkeren toestaan. Indien nodig kan het huidige aantal openbare parkeerplaatsen op de Lammenschansweg gecompenseerd worden in en om de nieuwe Centrale As. Het is daarbij van belang om een balans te vinden tussen enerzijds de ruimte voor parkeerplaatsen en anderzijds de ruimte voor groen, trottoirs, bankjes en dergelijke. Naar deze balans wil de gemeente samen met de desbetreffende ontwikkelaars en ondernemers op zoek.

Op 9 januari 2019 zijn de belangrijkste wijzigingen in de update van de strategie toegelicht aan geïnteresseerden op een bewonersavond. De aanwezigheid van een groot aantal woningzoekenden bevestigde de urgentie tot verstedelijking in Lammenschans.

*Afbeelding 22,:
Participatieavond januari 2019*



Ook zijn er veel opmerkingen en suggesties meegegeven. Zo sluit de wens voor meer groen en minder steen goed aan bij de uitgangspunten van de strategie. En is naar aanleiding van een suggestie voor betere looproutes en zitmogelijkheden voor ouderen de aandacht op inclusiviteit in de onderhavige update aangescherpt. Ook de parkeerproblematiek kwam veelvuldig aan bod. Die wordt angepakt door niet langer parkeervergunningen af te geven aan bewoners van de Lammenschansdriehoek, zodat zij de voor hen gerealiseerde (weliswaar duurdere) parkeerplaatsen op eigen terrein gaan benutten en in het openbaar gebied de ruimte ontstaat voor parkerende bezoekers, waar het openbaar gebied ook voor bedoeld is in Lammenschans.

Het participatietraject met belanghebbenden eindigt niet na de vaststelling van de (geactualiseerde) Ontwikkelstrategie. Wanneer concrete bouwplannen vorm krijgen en de RO-procedure start wordt opnieuw contact gezocht met omwonenden en andere eventuele stakeholders, om hen te betrekken bij de gedetailleerdere uitwerking van de plannen. Bij zowel het bestemmingsplan voor de Alphatoren alsook het bestemmingsplan voor drie woongebouwen in het Kanaalpark hebben die gesprekken geleid tot aanpassingen aan het volume of aan de vormgeving van gebouwen. Ook bij toekomstige bestemmingsplannen zal de gemeente weer die nadere afstemming opzoeken.

Hoofdstuk 6

Realisatie

Flexibiliteit

De Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek is bewust geen eindplan, maar geeft slechts inzicht in de ontwikkelmogelijkheden binnen het plangebied. Binnen de 'bouwenveloppe' zoals die voor elke kavel is aangegeven zijn vaak veel ontwikkelingen mogelijk. Zo kunnen bestaande gebouwen behouden blijven en worden geherstructureerd of van functie veranderen, maar het is ook mogelijk binnen de enveloppe nieuwe ontwikkelingen te realiseren. Flexibiliteit is een belangrijk uitgangspunt bij de verdere realisatie van de Ontwikkelstrategie. Het plan biedt flexibiliteit in programma, in tijd en in bebouwingsvolume, binnen de kaders zoals deze in de Ontwikkelstrategie zijn gedefinieerd, en die flexibiliteit moet eigenaars en marktpartijen voldoende prikkelen om zelf ontwikkelingen ter hand te nemen. De gemeente voert geen actief grondbeleid in de Lammenschansdriehoek.

Economische uitvoerbaarheid

Omdat de gemeente geen actief grondbeleid voert is bij de opstelling van de aanvankelijke Ontwikkelstrategie eind 2012 geen financiële verkenning uitgevoerd naar de haalbaarheid van de (deel)plannen. Het vertrekpunt van de Ontwikkelstrategie was immers helder: de gemeente neemt zelf geen initiatief tot het realiseren van de visie. Het is aan de markt om initiatieven te ontplooiën. De gemeente zou hierbij vooral faciliterend optreden, door het vaststellen van bestemmingsplannen en het toetsen van bouwplannen en inrichtingsvoorstellen.

Tijdens het planvormingsproces met betrekking tot een aantal bouwprojecten in het Kanaalpark in 2016 bleek echter dat dergelijke complexere gebiedsontwikkelingen met meerdere kleinere initiatieven en meerdere ontwikkelende partijen een actievere rol van de gemeente nodig hebben. Regie vanuit de gemeente was nodig om tot een integraal ontwerp voor de openbare ruimte te komen, en om exploitatiebijdragen van ontwikkelende partijen effectief te bundelen en in te zetten voor de inrichting van de openbare ruimte.

Mede met dat doel is parallel aan de eerste actualisatie van de Ontwikkelstrategie in 2016 een grondexploitatie (GREX) voor het ontwikkelingsgebied opgetuigd. Deze GREX stelt de gemeente in staat opbrengsten en gemeentelijke kosten binnen het gebied onderling te verevenen, en daarmee ook om investeringen in het gebied (zoals de herinrichting van openbaar gebied) vooruit te trekken. Voor zover herinrichtingen van openbaar gebied en andere gemeentelijke ingrepen voortkomen uit (deel)projecten van ontwikkelende partijen zullen de kosten daarvoor ook in de toekomst op die partijen worden verhaald via een anterieure overeenkomst. Het uitgangspunt daarbij is dat het kostenverhaal eerlijk over de projecten wordt verdeeld op basis van de ontwikkelpotentie per locatie. De wijzigingen in deze tweede actualisatie van de Ontwikkelstrategie zijn ook doorgevoerd in de GREX.

Fasering

De realisatie van ontwikkelingen in het gebied zal gefaseerd geschieden en naar verwachting een lange looptijd kennen. Met de vaststelling van de eerste Ontwikkelstrategie in 2013 was slechts het eerste ruimtelijk kader geschapen voor ontwikkelingen.

Er was nog geen sprake van uitgewerkte plannen op onderdelen en er was ook nog geen sprake van een juridisch planologisch kader dat ontwikkelingen ook daadwerkelijk mogelijk maakt. Inmiddels geldt

dat voor delen van het gebied wel. De Ontwikkelstrategie is een document op basis waarvan huidige en toekomstige initiatieven worden getoetst aan de door de gemeente gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Voor concrete initiatieven die passen binnen deze Ontwikkelstrategie worden vervolgens postzegelbestemmingsplannen gemaakt. Waar de Ontwikkelstrategie de ontwikkeling op hoofdlijnen schetst, zal het concrete postzegelbestemmingsplan de realisatie ook daadwerkelijk planologisch mogelijk maken. Initiatieven vanuit de markt zullen altijd eerst getoetst worden aan de Ontwikkelstrategie, alvorens de gemeente medewerking zal geven aan het realiseren van een postzegelbestemmingsplan.

Stedelijke ruilverkaveling

Met de Ontwikkelstrategie wordt een proces van transformatie ingezet. De ambitie is een gebied te realiseren met een hogere dichtheid en een hoogwaardig stedelijk karakter. In de opzet van het plan zijn de bestaande erfgrenzen maximaal gerespecteerd. Toch is het plan niet volledig binnen de bestaande erfgrenzen te realiseren.

Op een aantal plaatsen – met name in de Lammenschansstrip – zullen mutaties hierin nodig zijn:

- Om het totale plan te realiseren is nieuw openbaar gebied toegevoegd ten koste van bestaand eigendom van particulieren, ten einde de ontwikkelpotentie te ontsluiten.
- Op een aantal plaatsen zal bestaand onroerend goed moeten worden gesloopt om de visie uit de Ontwikkelstrategie te realiseren.
- Op een aantal plaatsen zijn gebouwen van de kaart verdwenen, op andere plaatsen worden juist nieuwe ontwikkelmogelijkheden geschapen.

Anders dan in de traditionele stedenbouw zal de gemeente voor het realiseren van de Ontwikkelstrategie niet actief zelf gronden gaan verwerven. In de eerste twee versies van de strategie was de gedachte dan ook dat eigenaren zelf onderling gronden zouden moeten (her)verdelen om tot ontwikkeling te kunnen komen. Een vorm van ‘stedelijke ruilverkaveling’ dus. Door de verschillende urgenties die de verschillende eigenaren hebben ten aanzien van herontwikkeling is het gezamenlijk optrekken er helaas niet van gekomen. De Ontwikkelstrategie heeft er wel toe geleid dat de diverse vastgoedeigenaren en –gebruikers/huurdersonderling afstemmen en afspraken maken over planning en fasering. Daar zijn ze namelijk wel ‘afhankelijk’ van elkaar. Door hier goede onderlinge afspraken over te maken kunnen ze hun kunnen vergroten cq. belemmeringen wegnemen.

Door het verschuiven van de bouwenvelopen langs de Lammenschansweg met vier meter in westelijke richting en het verschuiven van de noordgevel van het zogeheten Avery Dennisonblok in zuidelijke richting is nu echter een modus gevonden waarbij de Centrale As gefaseerd gerealiseerd kan worden, zodat de ontwikkeling van de percelen langs de Lammenschansweg niet langer hoeft te wachten op ontwikkeling van de percelen van Dunea en Schouls.

Vervolgstappen

Na vaststelling van deze tweede actualisatie van de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek kan de volgende generatie bouwplannen worden uitgewerkt, namelijk de bouwplannen voor de kavels in de Lammenschansstrip. Binnen de globale kaders van de Ontwikkelstrategie werkt de gemeente daarnaast samen met de eigenaren en ontwikkelaars die in dit gebied actief zijn aan een inrichtingsplan (inclusief faseringsplan) voor de openbare ruimte.

Niet alle ontwikkelingen in de Lammenschansstrip zullen even snel gaan. De verwachting is dat eerst



Kaart 15: Bloknummers

de voormalige locaties van Avery Dennison en AKB Longs B.V. worden ontwikkeld, waarna de plek van Leen Bakker zal volgen. Na deze ontwikkelingen zal een klein deel van de Centrale As gerealiseerd kunnen worden, maar zal de ventweg langs de oostzijde van de Lammenschansweg ook nog deels bestaan. Pas na herontwikkeling van de kavels waar Zirkzee en Autohaag Zeeuw zijn gevestigd kan de Centrale As volledig worden gerealiseerd. Het openbaar gebied zal dus ook gefaseerd gerealiseerd moeten worden.

