

**OP WEG NAAR EEN COMPLETE STAD**

**Stadsvisie van Ondernemend Leiden, inclusief tracékeuzen infrastructuur**

**Commissie Stadsbreed Ondernemersfonds Leiden**

Juni 2011

<p>De stadsvisie 'Op weg naar een complete stad' is opgesteld door de Commissie Stadsbreed van het Ondernemersfonds Leiden, met de volgende samenstelling:</p> <p>Henk Feunekes, Community College ROC Leiden, voorzitter commissie</p> <p>Aart van Bochove, bureau Blaauwberg, penvoerder commissie</p> <p>Ruud Santing, Proxy Laboratories</p> <p>Frans Schohaus, Van der Valk Hotel Het Haagsche Schouw</p> <p>Reinier Asberg, Huschka Nederland</p> <p>Jan Cannoo, Mentor Medical Systems</p> <p>Jan van der Linden, V&amp;D</p> <p>Thea Dickhoff, Coachingspraktijk Dickhoff</p> <p>Koen de Wit, De Wit Mode</p> <p>Gerda Geenjaar, Geenjaar Autobedrijf</p> <p>Saskia van Stuivenberg, Kamer van koophandel</p> <p>Bastiaan de Roo, Kamer van Koophandel</p> <p>Ton van Raan, Universiteit Leiden</p>	<p>De stadsvisie "Op weg naar een complete stad" wordt politiek gedragen door:</p> <p>Henk Feunekes, voorzitter Commissie Stadsbreed Ondernemersfonds</p> <p>Peter Kempeneers, voorzitter ondernemersvereniging Lammenschans&amp;Kanaalpark</p> <p>Arno de Jong, voorzitter ondernemersvereniging Roosevelt&amp;Trekvlief</p> <p>Erna Barèl, voorzitter ondernemersvereniging Bio Science Park</p> <p>Gerda Geenjaar, voorzitter ondernemersvereniging Bedrijventerrein Merenwijk</p> <p>Frans Schohaus, voorzitter Centrummanagement Leiden</p> <p>John Millenaar, voorzitter ondernemersvereniging Amphoraweg</p> <p>Edwin van Diemen, voorzitter ondernemersvereniging De Waard</p> <p>Gerard van Kan, voorzitter winkeliersvereniging De Kopermolen</p> <p>Koen de Wit, voorzitter winkeliersvereniging De Luifelbaan</p> <p>Richard Koolen, voorzitter winkeliersvereniging Wagnerplein</p> <p>Ed van der Kraan, voorzitter Stichting Topsport Leiden</p> <p>Reinier Asberg, voorzitter BV Leiden</p> <p>Durmuş Doğan, voorzitter Turkse Ondernemersvereniging Tover</p> <p>Frank Scheffer, voorzitter winkeliersvereniging Herenstraat</p>
---	--

## INHOUD

---

Executive summary

Inleiding

1. Hoe Leiden werd zoals het is
2. De Leidse werkgelegenheid
3. Het Leidse verdienvermogen
4. Leidse ruimte voor bedrijvigheid
5. Zelfstandig ondernemerschap in Leiden
6. Een kleine economie: gevolgen voor stad en samenleving
  - Economie en kennis*
  - Economie en draagvlak voor voorzieningen*
  - Economie en burgerschap*
7. Wat voor stad willen we?
8. Op weg naar een complete stad: RijnGouwelijn, Oostelijke Ringweg, RijnlandRoute en Oostvlietpolder
9. Op weg naar een complete stad: economie, ondernemerschap, burgerschap
10. Een complete stad vergt investeringen

Slot

## EXECUTIVE SUMMARY

---

*Leiden heeft na het vertrek van de industrie in de jaren zeventig en tachtig in onvoldoende mate een nieuwe economische grondslag ontwikkeld. Het Bio Science Park en de overige academische bedrijvigheid zijn sterke pijlers, maar ze zijn niet in staat om de kleine omvang van de lokale economie te compenseren. Leiden is een stad met weinig startend ondernemerschap, een zeer beperkt areaal voor bedrijven en een relatief geringe toegevoegde waarde. Door de centrale ligging in de Randstad importeert Leiden veel welvaart. Maar die welvaart komt in de huishoudens terecht en niet bij de collectieve voorzieningen. Op den duur is de smalle economische basis een te zwakke drager voor de voorzieningen op het gebied van onderwijs, leisure, cultuur, welzijn en winkelen die een stad van deze omvang nodig heeft. De stelling dat Leiden weer een 'complete stad' moet worden, betekent vooral dat het aantal arbeidplaatsen in de stad omhoog moet, dat de uitgaande pendel wordt teruggedrongen, dat de toegevoegde waarde moet stijgen en dat er meer geld in de stad blijft.*

1. Het streven is om het aantal arbeidsplaatsen in Leiden even groot te laten zijn als het aantal leden van de actieve beroepsbevolking. Daarmee heeft Leiden nog steeds geen economische centrumfunctie, maar het zorgt wel voor een stad met een sociale en economische structuur die ook op lange termijn een stedelijk voorzieningenniveau kan dragen.
2. Het beschikbare bedrijvenareaal in de Gemeente Leiden is structureel te klein. Het regionaal bekijken van de hoeveelheid bedrijvenareaal lost niets op: ook op agglomeratieniveau is er te weinig ruimte voor bedrijvigheid. Dat betekent dat bestaande terreinen, ook wanneer zij onder druk staan, niet van functie mogen veranderen en voor economische activiteiten beschikbaar moeten blijven. Het betekent verder dat de aanleg van het bedrijventerrein in de Oostvlietpolder gewoon moet doorgaan, ondanks het politiek gemotiveerde afstel van dit moment. Het betekent tenslotte dat er een acquisitie- en ontwikkelingsstrategie gevolgd moet worden die mikt op bedrijvigheid met een hoge toegevoegde waarde (industrie en research, zakelijke diensten).
3. De strenge scheiding van wonen, werken en recreëren is achterhaald. En dat geldt ook voor de scheiding tussen kantoor, werkplaats en winkel. Door de aard van de productieprocessen en door de ontwikkeling van de levensstijl van werkende mensen lopen zaken veel meer door elkaar. De ruimtelijke ordening speelt daar nog onvoldoende op in. Het is zaak veel meer flexibiliteit in bestemmingsplannen te brengen. Eerste doel van die flexibiliteit is de terugkeer van economische activiteiten in de woonwijken: kantoren en ambachten aan huis, mini-bedrijventerreinen, enzovoort.
4. Het aantal jonge en startende ondernemingen is volstrekt onvoldoende voor een stad met een hoogopgeleide en creatieve bevolking als Leiden. Kennelijk zitten er in het klimaat in Leiden mechanismen die het eigen ondernemerschap ontmoedigen. Leiden mist daardoor belangrijke concurrentievoordelen ten opzichte van Amsterdam, Den Haag en 'new towns' als Almere. De vermoedelijke oorzaak – de beeldvorming van Leiden als een behoudende woonstad – moet met kracht worden aangepakt. In de marketing moet Leiden worden

neergezet als een stad met ruimte en uitdagingen voor jonge mensen. Natuurlijk moet het beleid die beeldvorming onderbouwen.

*De identiteit van Leiden is vooral die van een woonstad. Bekeken naar de bevolkingsopbouw en naar de aspiraties van de bevolking, lijkt Leiden veel meer op typische woonsteden als Zoetermeer dan op typische handelssteden als Amsterdam. Het publieke debat gaat veel meer over 'woonwaarden' als veiligheid, rust en buurtvoorzieningen dan over 'werkwaarden' als innovatie, flexibiliteit en ondernemerschap. Het gevolg is dat het politieke gewicht van economische belangen ondergeschikt is aan electorale belangen voor de korte termijn. De 'Werdegang' van de RijnGouwelijn in de politieke opinie staat symbool daarvoor: het electorale sentiment woog zwaarder dan de betrouwbaarheid van het openbaar bestuur en het gestand doen van reeds gemaakte afspraken. Ondernemers en investeerders hebben in een instabiele stad niets te zoeken.*

5. Leiden heeft een nieuw soort 'burgerschap' nodig. De jonge en hoogopgeleide bevolking moet mededragers worden van de economische bedrijvigheid en daartoe optimale mogelijkheden krijgen tot maatschappelijke participatie. Leiden moet het experimenteel centrum voor Nederland worden van burgerlijke verantwoordelijkheid voor de omgeving. De gemeentelijke overheid moet de dominante positie in het openbare leven geleidelijk vervangen door een regiefunctie en ruimte scheppen voor zelfsturing door burgers en bedrijven. In een nieuw 'welcoming program' worden nieuwe en tijdelijke (passanten) inwoners van Leiden wegwijs gemaakt in de 'filosofie van de stad' en uitgedaagd zelf tot participatie in economie en samenleving te komen.
6. Het enige overgebleven dagblad van Leiden bevestigt bij voortduring het woonstadkarakter van Leiden. Er is dringend behoefte aan een medium waarin het economisch debat kan worden gevoerd en waarin de Leidse identiteit als ondernemende stad wordt bevestigd en ontwikkeld. Ondernemers, het bestaande regionale dagblad, de overige onafhankelijke media en de 'corporate' communicatiefuncties van Leidse instellingen zijn gezamenlijk geroepen daarvoor met nieuwe initiatieven te komen.
7. Ondernemend Leiden initieert een stelsel van mentoraatsrelaties, waarin alle jonge en startende ondernemers en culturele, sportieve en burgerlijke initiatieven verbonden worden met deskundigheid en motivatie in het bedrijfsleven. Het netwerk van verbindingen tussen de bedrijven en de overige gebruikers van de stad moet leiden tot een lerende en ondernemende stad, waarin belangen van bedrijven en inwoners niet meer tegenover elkaar staan, maar samenvallen.
8. In plaats van nieuwe economische beleidsplannen en structuurvisies met daarop geënte bestemmingsplannen, komt er een 'bidbook' waarin Leiden uitlegt waarom investeerders welkom zijn, welke mogelijkheden er zijn om te ondernemen en actief te worden, op welke plekken en op wat voor soort medewerking van stad en overheid gerekend kan worden. De reputatie van de meest regeldichte stad van Holland gaat veranderen in die van 'inviting city'.

*De communicatie en netwerkverhouding met de regio komt in Leiden niet goed op gang. Noch de arbeidsmarkt (woonwerk verkeer) noch het goederenvervoer functioneert optimaal. Dat is voor een groot deel te wijten aan gebreken in de fysieke infrastructuur, die met name op de oost-west als lacunes vertoont. Er zijn plannen voor gebiedsontwikkeling (knoop Leiden-West, Valkenburg, revitalisering zuidelijke Bollenstreek en aan de oostkant van Leiden*

*Groenendijk, Alphen en Boskoop) die alleen te realiseren zijn met tijdige ingrepen in de fysieke infrastructuur. Zonder die ingrepen dreigt niet alleen congestie en stagnatie, maar ook ruimtelijke verbrokkeling.*

9. De RijnlandRoute (N11-west) moet tot stand komen. Om te voorkomen dat bij de gebiedsontwikkeling alles op alles wacht, is snelheid in de aanleg geboden. De RijnlandRoute wordt daarom aangemeld voor realisatie via de Crisis- en Herstelwet.
  
9. Het voor de RijnGouwelijn op dit moment negatieve politieke klimaat neemt de noodzaak voor hoogwaardig openbaar vervoer op de oost-west as niet weg. Ondernemend Leiden blijft vasthouden aan een regiotram, die de knooppunten in de regio met elkaar verbindt. Daar hoort een binnenstadstracé bij, met een voorkeur voor de Breestraat. Indien nodig kan voor een voorlopige westelijke terminus gekozen worden aan de A44 en kan de energie vervolgens worden gestoken in het voorbereiden van netwerksgewijze uitbreiding van het railstelsel binnen de Leidse en Alphense agglomeraties en naar Zoetermeer.

## INLEIDING: PUBLIEK VERTROUWEN ALS ECONOMISCHE BASIS

---

Voor u ligt een visie van ondernemend Leiden op de betekenis van het economisch leven in de stad en op de rol van bedrijven en overheid daarin. Het is niet gebruikelijk in dit land dat het lokale bedrijfsleven een afzonderlijke visie op de stad publiceert. Het bedrijfsleven is net zo pluriform als de rest van de samenleving, zeker in het geval van Leiden, waar we sinds de komst van het ondernemersfonds in 2005 universiteit, scholen, ziekenhuizen, culturele instellingen en voorzieningen voor sport en welzijn net zo goed tot het bedrijfsleven zijn gaan rekenen. Pogingen om het vanuit die pluriformiteit eens te worden, zijn zeldzaam.

Maar het is noodzakelijk.

Om bedrijven hun werk te laten doen is een behoorlijk niveau aan 'publiek vertrouwen' nodig: het vertrouwen dat de overheid afspraken nakomt, stabiel bestuur levert en zorgvuldig omgaat met de continuïteit van investeringen en beleid. Ondernemers steken geld, energie en commitment in hun stad, ze staan voor investeringen, werkgelegenheid en dynamiek en leveren het draagvlak voor talloze voorzieningen, van onderwijs en cultuur tot veiligheid en woningmarkt. Ze kunnen dat alleen doen wanneer de voorwaarden waarbinnen ze moeten werken niet om de haverklap veranderen. We gebruiken het begrip 'publiek vertrouwen' als een letterlijke vertaling van 'public trust'. Maar het Engelse begrip is beter: het gaat in 'public trust' niet alleen om vertrouwen in de publieke sector – de overheid – maar ook om de waarden die het verkeer tussen 'civil society' en de overheid moeten domineren, zoals transparantie, consistentie en continuïteit.

Publiek vertrouwen is nodig om de samenleving in beweging te houden: zonder enigszins vaste bakens, wacht iedereen af. Publiek vertrouwen is ook nodig om investeringen uit te lokken. Met verandering van de spelregels om de twee tot vier jaar, gaat een bonafide investeerder z'n geld niet in een stad of regio stoppen. Voor malafide investeerders – speculanten – ligt dat anders, maar dat soort geld wil je als regio helemaal niet hebben.

Gebiedsontwikkeling wordt een tombola bij een instabiele vertrouwensbasis. En ondernemend Leiden is binnen een jaar tot twee keer toe met een tombola geconfronteerd.

De eerste tombola was de Gemeente Leiden. Na de raadsverkiezingen in het voorjaar van 2010, hebben politieke partijen in Leiden onderhandeld over de samenstelling van een nieuw dagelijks bestuur van de stad. De inhoudelijke basis van dat bestuur is gelegd in het collegeprogramma 'Samen Leiden', ondertekend door de fracties van D66, VVD, SP en CDA. Het programma kondigde aan dat de gemeente zich aan de eerder gesloten bestuursakkoorden over de RijnGouwelijns wilde onttrekken. Verder werd een streep gehaald door de tot aan de Hoge Raad bevochten bestemming van de Oostvlietpolder tot bedrijventerrein.

Vanuit ondernemend Leiden is kritisch gereageerd op dit collegeprogramma.

Achtereenvolgende colleges van b en w hebben zich twintig jaar lang ingespannen om in een bijzonder complexe omgeving voortgang te boeken met twee voor de economie van Leiden zeer belangrijke projecten. Het was bovendien duidelijk dat met name de RijnGouwelijns niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van een regionaal investeringsprogramma met daarin de bebouwing van Valkenburg, de Knoop Leiden-West, de revitalisering van de zuidelijke

Bollenstreek, de RijnlandRoute, de Oostelijke Ringweg en een aantal woon- en werklocaties oostwaarts, tot aan Gouda. Schrappen van dit programma zou de gebiedsontwikkeling twee decennia achteruit werpen.

Het collegeprogram werd in ondernemend Leiden als een acute noodsituatie ervaren. Daarop is in het voorjaar van 2010 een bijzondere commissie gevormd, de Commissie Stadsbreed, die met deskundigen vanuit de ondernemersverenigingen een uitgebreide reactie heeft opgesteld - bekend geworden als de 'Startverklaring'- en daarover heeft gediscussieerd met de gemeenteraad en met de Commissie-Staal. De Commissie-Staal was in het leven geroepen om de gemeente te adviseren over de mogelijkheden om het bestuursakkoord met de Provincie Zuid-Holland te ontbinden. De afloop is bekend: op basis van het advies van de Commissie-Staal, heeft de gemeente besloten om zich alsnog te conformeren aan het bestuursakkoord. De reguliere contacten tussen de ondernemersorganisaties en de Gemeente Leiden zijn daarop weer hersteld.

De tweede tombola was de Provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland is jarenlang een koersvaste partij gebleken in de gebiedsontwikkeling van Rijnland. De provincie heeft daarmee recht gedaan aan het karakter van een 'middenbestuur': minder gevoelig voor de waan van de dag als een gemeente, niet zo ver van de dagelijkse gang van zaken als het rijk. In zaken als gebiedsontwikkeling en bovenlokale infrastructuur heeft de provincie een leidende taak.

Voor ondernemend Leiden was dat een prettige omstandigheid. De gemeentepolitiek in Leiden is, zoals ook elders in Nederland, in toenemende mate onderworpen aan grillige verkiezingsuitslagen. Nieuwe en bestaande partijen laten zich leiden door een of enkele issues en bouwen daar coalities omheen. De programmatische samenhang en de lange termijn visie raken naar de achtergrond. In combinatie met een snelle doorstroming van zowel raads- als collegeleden, leidt dat tot bestuurlijke instabiliteit. De beleidscycli worden steeds korter, het maatschappelijk initiatief weet steeds minder waar het aan toe is.

Met het aantreden van het nieuwe College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 27 april 2011 heeft deze instabiliteit ook het middenbestuur bereikt. Ontwikkellijnen die al twee decennia op de politieke agenda staan, zijn in de onderhandelingen over de collegeformatie afgeserveerd. Het 'pièce de resistance' van de gebiedsontwikkeling, de RijnGouwelijn, gaat niet door en wordt vervangen door iets dat in de verste verte niet voldoet aan de kwaliteitseisen die hoogwaardig en geïntegreerd openbaar vervoer kenmerken. Zwaar bevochten bestuursovereenkomsten lijken geen waarde meer te hebben. Natuurlijk zijn in het provinciale coalitieakkoord lichtpunten te ontdekken. De aangekondigde versnelling van de voorbereiding van de RijnlandRoute is zo'n lichtpunt. Maar ook de context daarvan is dermate wankel, dat we ons kunnen afvragen of dat een reële versnelling is. We achten de kans groot dat tot de volgende statenverkiezing er niets concreets in deze regio gebeurt en alle energie verloren gaat met bestuurlijk gedoe.

De eerste reacties op het provinciale akkoord wijzen allemaal op afbreuk aan dat publieke vertrouwen:

- De Universiteit Leiden wijst er op dat met het verdwijnen van de rails die alle faculteiten met elkaar moesten verbinden en de universiteit voor het achterland goed bereikbaar moesten maken, de vestigingsvoorwaarden in Leiden zo verslechteren, dat een versnelde uittocht van de universitaire presentie naar Den Haag verwacht kan worden.
- Het ROC wijst op de reeds gedane investeringen, waarin werd uitgegaan van het stevige commitment van eerdere generaties gemeente- en provinciebestuurders aan de RijnGouwelijn.
- De toch al forse winkelleegstand in de Breestraat dreigt acuut op te lopen.

In rond Nederlands: niemand heeft er meer zin in.

De instabiliteit van het openbaar bestuur dwingt het bedrijfsleven tot een herijking. In plaats van de overheid het monopolie over het 'publiek vertrouwen' te laten, moet het bedrijfsleven nu zelf aan maatschappelijke stabiliteit en publiek vertrouwen gaan werken.

Bottom line in deze notitie is de noodzaak voor een nieuw ondernemerschap in deze stad, een ondernemersklasse die met zelfvertrouwen en organiserend vermogen naar de stad kijkt en met de overheid een gedeelde verantwoordelijkheid aan wil gaan. Die bottom line – laat de stad in deze grillige fase waar de Nederlandse democratie doorheen gaat niet aan zichzelf over – is na het verschijnen van het provinciale coalitieakkoord nog wezenlijker.

De RijnGouwelijn speelt een belangrijke rol in dit verhaal. Ondernemend Leiden accepteert het afserveren van dit belangrijke infrastructurele project niet. De visie op de RijnGouwelijn is een antwoord op een vraag van het College van Burgemeester en Wethouders om met een advies te komen over de tracékeuze voor de regiotram. En dan niet een advies dat 'locatiegebonden' naar het tracé kijkt, maar een advies dat voortkomt uit een economische visie op de stad. Ook vervolgvragen van het college over de RijnlandRoute en de effecten van de Oostelijke Ringweg voor de economische gedaante aan de oostkant van de stad zijn in deze notitie verwerkt. De Commissie Stadsbreed heeft zelf de Oostvlietpolder aan dit rijtje toegevoegd. Voor de politiek is de polder even uit de beleidsactualiteit verdwenen, maar voor ondernemend Leiden is dat anders.

Ondernemend Leiden biedt deze stadsvisie aan al haar gesprekspartners aan als de basis voor een dialoog. We stellen vast dat de in het voorjaar van 2010 ontstane noodsituatie niet voorbij is. Inmiddels is besloten dat ook het 'noodconstruct' van de Commissie Stadsbreed langer zal blijven bestaan. De commissie zal de Kamer van Koophandel, de BV Leiden en de ondernemersverenigingen in het science park, de binnenstad en overal elders in de stad voorlopig blijven ondersteunen in hun acties voor een vitale, complete stad.

## 1. HOE LEIDEN WERD ZOALS HET IS

---

Nederland is naar Europese begrippen pas laat een industrieland geworden. Groot-Brittannië maakte al in de 18<sup>de</sup> eeuw een industriële start, België, Frankrijk en Duitsland volgden in de 19<sup>de</sup> eeuw. Historici zijn het er over eens dat Nederland laat startte, eigenlijk pas na 1945, en er ook weer snel mee op hield.

Maar er zijn uitzonderingen. Maastricht werd al in de 19<sup>de</sup> eeuw een industrieel centrum, toen nog vooral als uitloper van het Waalse ijzer- en steenkolenbekken. De Zaanstreek begon ook vroeg. En natuurlijk Leiden. Het is moeilijk meer voor te stellen wat voor 'powerhouse' – van voedingswaren via textiel tot staal – Leiden voor de rest van het land geweest is.

Die vroege start trekt tot op vandaag z'n sporen door de stad. Een groot deel van de Leidse industrie was in de jaren zestig technologisch verouderd; er werd met laaggeschoold personeel gewerkt, dat weinig verdiende en in slechte omstandigheden woonde. Leiden werd in die jaren tot de 'Zeven Arme Zusters' gerekend, oude industriesteden waarvan duidelijk werd dat ze in de problemen gingen komen. De klap kwam uitzonderlijk hard aan. Toen in de jaren zestig de zogeheten 'lage lonen landen' opkwamen – te beginnen met Japan en Korea – bleek de verouderde Leidse industrie daar niet tegen opgewassen. In andere steden ging het verval van de industrie geleidelijker en sommige steden (Tilburg, Eindhoven) hebben succesvol de draai kunnen maken naar een moderne kennisintensieve industrie. Leiden niet. Leiden zat dertig jaar geleden geheel aan de grond: een laaggeschoolde en gedemoraliseerde bevolking in een verkrotte stad en een ingestorte lokale economie.

Er zijn sinds de jaren zeventig drie factoren geweest die het aanzicht van het Leiden van nu bepaald hebben.

De eerste factor zijn de investeringen geweest van gemeentelijke en landelijke overheid in een grootschalig proces van stadsvernieuwing. Er is vermoedelijk geen stad in Nederland die zoveel stadsvernieuwingsgelden naar zich toe heeft weten te trekken. Het is echt een overheidsoperatie geweest. Er waren flankerende offensieven in het onderwijs en het welzijnswerk. Maar privaat kapitaal of commercieel initiatief kwam er nauwelijks aan te pas. De stad lag op z'n rug, de overheid was de enige partij met geld en energie om aan de slag te gaan. Die dominante rol van de overheid was toen hard nodig, maar heeft zich genesteld in de politieke cultuur van de stad. Weinig steden zijn in minder dan één generatie zo grondig veranderd als Leiden, maar de overheid is nog steeds de dominante factor in het publieke leven in de stad. Talloze debatten over economie, bereikbaarheid, cultuur, sport en noem maar op, blijken niet veel meer te zijn dan een dialoog met de gemeentelijke overheid. Dat is andere steden totaal anders. In het nabije Amsterdam bestaat juist een cultuur om dingen tot stand te brengen zonder of zelfs tegenover de lokale overheid. Leiden is een hoog opgeleide stad geworden, met hoge huishoudinkomens en een bevolking die in staat is tot zelfredzaamheid. Maar bevolking en bestuur houden elkaar nog steeds gevangen in een verwachtingspatroon uit de jaren zeventig. De gemeente moet zowel van zichzelf als van de inwoners heel veel doen, veel meer dan in steden met een ander politieke en sociale

geschiedenis. De bestuurskundige theorie dat de overheid zich moet toeleggen op een regierol en initiatief en draagvlak in de bevolking moet zoeken, komt in Leiden niet voorbij de tekentafel. Noch overheid noch maatschappelijk initiatief zijn toegerust voor een eigentijdse rolverdeling.

De tweede factor is de universiteit geweest. De universiteit is sinds de jaren zestig zeer snel gegroeid, zoals alle instellingen voor hoger onderwijs. De beslissing om die groei in Leiden te realiseren - en niet in Den Haag of in een 'groeistad' (zoals Zoetermeer en Alphen toen genoemd werden), is van onschatbare betekenis voor de stad geweest. Maar het gaat wel om de Leidse universiteit. De universiteit had een sterke oriëntatie op 'high science', op recht en op politiek. Er was (en is) geen economische faculteit. Je ging in vooroorlogse jaren in Leiden studeren als je Indisch ambtenaar of diplomaat wilde worden, ondernemers-in-de-dop gingen naar Rotterdam of Delft. De universiteit heeft, hoe belangrijk ze ook maar was en is voor Leiden, het gat in het ondernemerschap dat viel na de de-industrialisering, maar beperkt kunnen vullen. Het Bio Science Park is als universitaire 'off-spring' tot stand gekomen en life sciences is steeds meer de kurk waar de stad op drijft. Daar is maar één bezwaar tegen: het is de enige kurk. Er is nauwelijks andere, nieuwe industrie met een stuwend karakter, er is slechts beperkte kantoorwerkgelegenheid. Leiden heeft met Heerema weliswaar een hoofdkantoor en besliscentrum in huis, maar het is niet gelukt om dat besliscentrum heen een begin van een waardeketen te scheppen. Pas met de komst van het hoofdkantoor van Achmea komt daar weer een nieuwe kans voor.

De derde factor is de geografische ligging geweest, centraal in de Randstad, vlakbij Schiphol en halverwege Amsterdam en Den Haag. Die ligging maakte de bouw van grote middenklasse wijken als de Merenwijk en de Stevenshof mogelijk. Leiden absorbeerde zo de groei van de werkgelegenheid in Den Haag en elders in de regio. De geografische ligging en de aanwezigheid van de universiteit hebben elkaar versterkt in hun effect voor de stad. Leiden staat er anders voor dan de zogeheten 'perifere' universiteitssteden Groningen, Enschede en Maastricht. Die trekken weliswaar een jonge studentenbevolking aan, maar er is te weinig werk voor die jongeren als ze eenmaal afgestudeerd zijn. Nu heeft Leiden zelf ook weinig werk, maar binnen 40 spoorminuten ben je vanuit Leiden in de hele Randstad. Dat maakt de stad aantrekkelijk als woonplek voor hooggeschoolden.

Als we de stad van nu bekijken, dan zien we het volgende beeld:

- Leiden is een passantenstad. Er heeft een vergaande bevolkingswisseling plaats gevonden. De autochtone Leidenaar is een minderheid geworden. Hij is naar de randgemeenten en elders vertrokken, de stad zelf wordt bevolkt door mensen van buiten, die vaak na verloop van tijd op hun beurt weer vertrekken. Er is zelfs een flink contingent zogeheten 'westerse allochtonen' in de stad komen wonen. Er zijn veel meer passantensteden in Nederland, Amsterdam voorop. Maar Amsterdam heeft een geweldige merkkracht. Die passanten voelen zich in hun Amsterdamse periode ook daadwerkelijk Amsterdamer, ze verbinden zich met de stad. Daarentegen lijkt het aloude 'Ik ben Leenaar' wel op uitsterven te staan.
- Leiden is een slaapstad. Er is veel te weinig werk voor de inwoners. De stad heeft bijgevolg een fors pendeloverschot. Leiden bedient de kantorenparken en bedrijventreinen van andere steden. Nu maakt een pendeloverschot je nog niet automatisch tot een slaapstad. Maar een pendeloverschot gecombineerd met het karakter van een passantenstad is riskant. De inwoners identificeren zich alleen met hun directe woonmilieu, niet met de stad als geheel. Hun koopkracht volgt de werkplek: de stad uit. Zo ook hun culturele oriëntatie, hun vrije tijdbesteding en hun vrijwilligerswerk.

- Leiden is een hoogopgeleide stad met hoge huishoudinkomens. Er zit veel geld in de stad, maar dat geld berust bij de inwoners, niet in de publieke sector of in het bedrijfsleven. Leiden heeft als stad weinig aan dat geld, want de koopkracht vloeit de stad uit.

Het zijn eenzijdigheden die allemaal terug te voeren zijn op de de-industrialisering. Leiden heeft na het vertrek van de industrie te weinig een economische basis terug gekregen.

Leiden was een van de eerste steden in Nederland met een op steenkolen en ijzer gebaseerde economie. Die steden zijn bijna overal in Europa in een proces van transitie terecht gekomen naar een post-industriële economie. 'Conversie' is dat proces gaan heten. De vraag is wanneer die conversie voltooid is. Als het criterium is of de ooit door werkloosheid en armoede geteisterde inwoners weer aan het werk zijn, dan is de conversie voltooid. Als het criterium is of er nieuwe economische dragers zijn gevonden die zorgen voor een stad met een krachtige centrumfunctie, dan is Leiden pas halverwege. En het zal niet vanzelf beter gaan. De oude ondernemersklasse die zorgde voor investeringen en dynamiek is immers verdwenen, de nieuwe is nog maar mondjesmaat zichtbaar aan het worden.

Daar komt nog iets bij. De geografische ligging op het scharnierpunt tussen de noordelijke en de zuidelijke Randstad is een motor geweest voor het herstel van Leiden, maar de bestuurlijke geografie maakt het juist moeilijk om aan een lange termijn strategie van de stad te werken. Leiden zelf zit vol. Het inwonertal gaat de komende tijd dalen, doordat bij gebrek aan woningproductie de woningmarkt op slot gaat. De oppervlakte van de gemeente Leiden meet iets meer dan 23 km<sup>2</sup>. Met de agglomeratiegemeenten Oegstgeest, Leiderdorp, Voorschoten en Zoeterwoude meegeteld, zou dat bijna 77 km<sup>2</sup> worden. Maar vijf bestuurlijke eenheden op zo'n klein gebied maken het niet eenvoudig om tot een samenhangend agglomeratiebeleid te komen. En zelfs wanneer een samenhangende agglomeratie-ontwikkeling bestuurlijk wel mogelijk zou zijn, dan nog is het gebied klein. De stad Breda meet 129 km<sup>2</sup>, Enschede 143. Het valt buiten het bestek van deze economische stadsvisie om te pleiten voor een gemeentelijke herindeling, maar het is stellig noodzakelijk om de komende tijd voortgang te boeken met het scheppen van een bestuurlijke samenhang op agglomeratieniveau.

We laten in de volgende paragrafen zien hoe de afwezigheid van een economische centrumfunctie in cijfers uitpakt. De lezer die geen eigen oordeel over de cijfers wil vellen, kan volstaan met lezing van de tekst. Maar economie beoefenen is vergelijken. Daarom is de 'ranking' van Leiden tegenover andere steden relevant.

## 2. DE LEIDSE WERKGELEGENHEID

---

We kijken eerst naar de werkgelegenheid als geheel en vergelijken het aantal banen (bron: LISA) met de omvang van de beroepsbevolking (bron: CBS Statline) in een geselecteerd aantal gemeenten. Simpel gezegd: steden met meer banen dan leden van de beroepsbevolking, hebben een economische centrumfunctie; steden met minder banen, zijn afhankelijk van de economische robuustheid van hun omgeving. Zowel Leiden als de Leidse regio (Leiden plus Leiderdorp, Zoeterwoude, Oegstgeest en Voorschoten) hebben te weinig werk voor hun eigen beroepsbevolking en verkeren dus in economische afhankelijkheid. We zien de aanwezigheid van grote bedrijven of clusters terug in Haarlemmermeer (Schiphol), Hilversum (mediacenter) en Sittard-Geleen (DSM). Maar het blijkt ook zonder grote clusters mogelijk om een duidelijke centrumfunctie te vervullen (Den Bosch, Enschede) en forenzen van buiten de gemeente te trekken. Leiden heeft een cluster (life sciences), maar is desondanks geen centrumstad. Daarvoor is de rest van de economie te klein.

*Het aantal banen per gemeente ten opzichte van haar beroepsbevolking, 2009.*

	Beroepsbevolking <sup>1</sup>	Aantal banen <sup>2</sup>	% werkgelegenheid
Haarlemmermeer	73.600	124.940	170%
Den Bosch	68.600	99.370	145%
Hilversum	38.800	49.670	128%
Sittard-Geleen	42.600	51.750	121%
Enschede	70.000	77.800	111%
<b>Nederland</b>	<b>7.846.000</b>	<b>8.032.080</b>	<b>102%<sup>3</sup></b>
Dordrecht	55.600	54.720	98%
Leiden	59.700	58.640	98%
Leidse Regio <sup>4</sup>	89.800	82.130	91%
Almere	93.300	80.230	86%
Zoetermeer	60.500	49.940	83%

Bronnen: CBS, LISA / Bewerking: bureau Blaauwberg

Ook in de Atlas voor Gemeenten zien we dit beeld duidelijk terug. In de Atlas van 2008 staat Leiden 29<sup>ste</sup> in de lijst van de 50 grootste gemeenten als het gaat om het aantal banen ten opzichte van de beroepsbevolking, achter gemeenten als Oss, Gouda, Delft en Hengelo. In de editie van 2010 zien we wel dat Leiden een aardige ontwikkeling van het aantal banen heeft gehad van 1999 tot 2009. Leiden staat op de 11<sup>e</sup> plaats met een werkgelegenheidsontwikkeling van ongeveer 25%.

Maar de ene werkgelegenheid is de andere niet. Om een beter beeld te krijgen is het van belang om te kijken in welke sectoren dan precies de werkgelegenheid zit. Helaas zijn de

---

<sup>1</sup> Alle personen (15 tot 65 jaar) die tenminste twaalf uur per week werken, of werk hebben aanvaard waardoor ze tenminste twaalf uur per week gaan werken, of verklaren ten minste twaalf uur per week te willen werken, daarvoor beschikbaar zijn en activiteiten ontplooiën om werk voor ten minste twaalf uur per week te vinden.

<sup>2</sup> Het aantal banen heeft betrekking op het totaal aantal fulltimers, parttimers en uitzendkrachten.

<sup>3</sup> De som kan meer dan 100% belopen door meetellen van parttime- en uitzendbanen.

<sup>4</sup> Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest en Voorschoten. Geen bbv cijfers van Zoeterwoude beschikbaar

sectorale cijfers niet op dit niveau beschikbaar per gemeente dus we vergelijken de zogeheten COROP regio Agglomeratie Leiden en Bollenstreek<sup>5</sup> met het Nederlandse gemiddelde en met Amsterdam.

*Het percentage banen per sector, per COROP regio, 2009*

	Aggl. Leiden Bollenstreek	Nederland	Groot Amsterdam
Landbouw en Visserij	2,0%	3,0%	0,7%
Industrie	9,8%	10,6%	3,9%
Nutsbedrijven	0,6%	0,8%	0,4%
Bouw	5,5%	6,4%	3,8%
Handel	19,1%	17,6%	15,6%
Vervoer en Opslag	3,5%	5,3%	9,3%
Horeca	4,2%	4,2%	5,9%
Informatie & Communicatie	1,9%	3,2%	5,7%
Financiële instellingen	1,5%	3,1%	7,2%
Zakelijke diensten	12,0%	14,2%	20,8%
Overheid	5,2%	5,6%	5,0%
Onderwijs	9,2%	6,6%	5,7%
Zorg	22,5%	15,2%	11,3%
Overige diensten	3,0%	4,0%	4,6%
Totaal	161.430	8.032.080	787.980

Bron: LISA / Bewerking Bureau Blaauberg

We zien dat de Leidse regio bovengemiddeld veel banen in de zorg en onderwijs heeft, Amsterdam heeft bovengemiddeld veel banen in de financiële en zakelijke dienstverlening. Op zichzelf is er natuurlijk niets mis met een dergelijk verschil en het is mooi dat Leiden zich zorgstad mag noemen. In de volgende paragraaf gaan we kijken wat die sectorale structuur voor het verdienvermogen van de stad betekent.

---

<sup>5</sup> De COROP regio 'Agglomeratie Leiden en Bollenstreek' bestaat uit de volgende gemeenten: Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten, Zoeterwoude.

### 3. HET LEIDSE VERDIENVERMOGEN

---

We moeten nog iets verder kijken, en wel naar het begrip 'toegevoegde waarde'. Dat is de beste benadering van het verdienvermogen van een stad of sector. Toegevoegde waarde is het verschil tussen de kosten van de gebruikte grondstoffen en de verkoopprijs van de productie, in dit geval per arbeidsplaats. Door de toegevoegde waarde (TW) te vergelijken met het arbeidsvolume (AV) wordt direct duidelijk met welke banen een stad of regio het meest verdient.

Om het beeld compleet te krijgen, is ook het verschil tussen 'stuwende' en 'verzorgende' bedrijvigheid van belang. 'Stuwend' is economische activiteit waarvoor de prijs elders, buiten de stad of regio van productie, betaald wordt: de export. Veel stuwende bedrijvigheid betekent dus het aantrekken van kapitaal en koopkracht van elders. 'Verzorgend' is de economische activiteit die nodig is om de beroepsbevolking in staat te stellen haar werk te doen. Anders als over de toegevoegde waarde, zijn er geen cijfers beschikbaar over stuwend versus verzorgend per regio. Dat heeft er mee te maken dat een economische activiteit allebei tegelijk kan zijn. Zo is basisgezondheidszorg bijna altijd verzorgend, maar topklinische zorg trekt vaak kennis en koopkracht aan van ver buiten de eigen regio en is dus stuwend. Horeca en bouw kunnen zowel verzorgend als stuwend zijn.

De cijfers in onderstaande tabel wijken iets af van de cijfers in de tabel hierboven (die ging om het percentage banen, iets anders dan arbeidsvolume), mede omdat LISA economische sectoren anders categoriseert dan CBS.

*Arbeidsvolume (AV – werkzame personen) en toegevoegde waarde (TW – bruto basisprijzen in miljoen euro) in percentages per bedrijfstak in Agglomeratie Leiden en Bollenstreek, vergeleken met het nationaal gemiddelde, plus totalen in absolute getallen, 2008.*

	Agglomeratie Leiden en Bollenstreek		Nederland	
	AV	TW	AV	TW
Landbouw & visserij	3,2%	2,1%	3,0%	1,8%
Industrie en energievoorziening	10,7%	14,1%	12,9%	15,7%
Bouwnijverheid	6,7%	5,9%	6,9%	5,8%
Handel en reparatie	17,9%	15,8%	15,9%	12,8%
Horeca	3,3%	2,2%	2,9%	1,7%
Vervoer, opslag en communicatie	3,2%	2,7%	6,0%	6,6%
Financiële instellingen	1,7%	2,4%	3,7%	5,7%
Zakelijke dienstverlening en verhuur	15,4%	21,6%	18,4%	22,1%
Overheid	6,3%	7,0%	6,6%	6,8%
Gesubsidieerd onderwijs	6,7%	6,6%	5,0%	4,3%
Gezondheids- en welzijnszorg	18,3%	14,5%	12,7%	8,9%
Milieu, cultuur & ov. dienstverlening	6,0%	4,0%	5,9%	3,6%
<b>Totaal (1.000 arbeidsjaren / mln euro)</b>	<b>148,9</b>	<b>10.730</b>	<b>6810,6</b>	<b>529.319</b>

Bron: CBS Statline

Economisch interessant zijn de sectoren waar de TW hoger is dan de het AV: dat zijn de sectoren waar per baan veel verdiend wordt. Dat gaat dus om de industrie, de financiële instellingen en de zakelijke dienstverlening. De industrie is in dit verband 'extra' interessant, omdat de meeste industrie tegenwoordig 'stuwend' is en het geld vooral van buiten het eigen vestigingsmilieu haalt. Bovendien genereert de industrie veel activiteit in de 'waardeketen': ontwerper, financiers, logistici en andere functies buiten de eigenlijke industrie, zijn ketenafhankelijk van de industrie. In sectoren als horeca en zorg is het verband andersom: hun bijdrage aan het arbeidsvolume is hoger dan die aan de toegevoegde waarde.

Het is zaak economische eenzijdigheid te voorkomen. Hoog renderende sectoren kunnen niet bestaan zonder laagrenderende sectoren. Maar een regio dient zich wel rekenschap te geven van z'n acquisitieprofiel. Een regio die als speerpunten van economisch beleid toerisme en zorg opgeeft, is bezig met op zich belangrijke sectoren, maar zal merken dat er te weinig mee verdiend wordt om het huidige welvaartspeil te behouden.

*Dit gaat even goed op binnen de sectoren zelf: als je dan zorgstad bent, kun je kiezen tussen laagwaardige zorg (ouderenflats) of hoogwaardige zorg (topreferente instituten). Dit soort keuzes beïnvloeden over de langere termijn de identiteit van je economie en om maar even bij ons voorbeeld te blijven: wat zorg betreft doet de Leidse regio het goed. 18,5% van het arbeidsvolume zit in de zorg en 14,5% van de toegevoegde waarde. In de COROP regio 'Overig Groningen' zit er ook 18,5% van het arbeidsvolume in de zorg, maar slechts 7% van de toegevoegde waarde, nog niet eens de helft!*

Waar verdient de Leidse regio haar geld mee en hoe zit de regionale economie in elkaar?  
Een paar conclusies.

- De drie grootverdieners industrie, financiële instellingen en zakelijke dienstverlening zijn in de regio flink ondervertegenwoordigd. Dat is geen goed nieuws.
- De 'minderverdieners' zorg en welzijn en handel en reparatie (waaronder groothandel autobedrijven, supermarkten en winkels) zijn juist groot in de regio. Voor de zorg is dat wellicht niet zo'n probleem, zolang de zorg maar een strategie voert om juist de instellingen met hoge toegevoegde waardes (laboratoria, gespecialiseerde zorg, kennisintensiteit, de topreferente instituten) naar zich toe te trekken. Het grote aandeel handel en reparatie is wel een soort 'systeemzwakte': dat is vooral verzorgende bedrijvigheid.
- De toegevoegde waarde per arbeidsplaats (de totale TW gedeeld door het totale AV) pakt voor Leiden negatief uit: er wordt per baan substantieel minder verdiend dan het landelijk gemiddelde.
- Opvallend is dat twee activiteiten die flink bijdragen aan de merkkracht van de regio – landbouw (Greenport) en horeca / toerisme – zowel in termen van AV als in termen van TW slechts kleine minderheidsaandelen vormen in de regionale economie.

De Leidse regio heeft dus weinig werkgelegenheid en ook nog eens relatief weinig banen in de sectoren met hoge toegevoegde waarde. We zien de consequentie daarvan terug in onderstaande tabel, over de toegevoegde waarde per inwoner.

Toegevoegde waarde per inwoner per COROP regio, 2008

	Inwoners	Totale toegevoegde waarde economie (mln) <sup>6</sup>	TW per inwoner
Groot Amsterdam	1.222.305	59.328	€ 48.500,-
Utrecht	1.201.350	44.935	€ 37.400,-
Groot Rijnmond	1.360.610	48.054	€ 35.300,-
Aggl. 's-Gravenhage	784.405	26.683	€ 34.000,-
Zuidoost Noord Brabant	729.887	23.769	€ 32.600,-
<b>Nederland</b>	<b>16.405.399</b>	<b>529.319</b>	<b>€ 32.300,-</b>
Noordoost Noord Brabant	631.183	19.748	€ 31.300,-
IJmond	190.194	5.613	€ 29.500,-
Zuid Limburg	610.868	17.324	€ 28.400,-
Aggl. Leiden en Bollenstreek <sup>7</sup>	390.538	10.730	€ 27.500,-
Twente	618.992	16.438	€ 26.600,-
Arnhem / Nijmegen	699.966	18.594	€ 26.600,-
Oost Zuid-Holland	321.819	8.428	€ 26.200,-
Flevoland	378.688	9.256	€ 24.400,-
Agglomeratie Haarlem	217.327	5.171	€ 23.800,-

Bron: CBS Statline

We zien in deze cijfers de verdienkracht van de (financiële) dienstverlening (Amsterdam en Utrecht), van de industrie (Rijnmond en Eindhoven) en van de hoofdkantoren (Den Haag). Onze eigen regio is 'way behind' deze koplopers. Dat is tot daar aan toe. Maar we zitten ook een flink eind onder het landelijk gemiddelde. En dat is voor een regio midden in de Randstad opmerkelijk.

Wil dat zeggen dat Leiden – als centrumstad van de regio – een arme stad is? Nee, geenszins. Ooit was Leiden arm en dat beeld ijlt hier en daar nog na, maar de particuliere huishoudens in Leiden hebben een gemiddeld besteedbaar inkomen dat boven andere, vergelijkbare oud-Hollandse steden ligt.<sup>8</sup> En niet alleen de stad Leiden is koopkrachtig: de hele regio heeft gemiddeld een hoog besteedbaar inkomen. Wanneer we de regio Holland Rijnland samenvoegen en bekijken alsof het een enkele gemeente is, komen we op een gemiddeld besteedbaar inkomen van maar liefst € 33.710,-<sup>9</sup>. Dit is zelfs ver boven het nationaal gemiddelde van € 31.300,-.

<sup>6</sup> De toegevoegde waarde tegen basisprijzen per bedrijfsklasse is gelijk aan het verschil tussen de productie (basisprijzen) en het intermediair verbruik (aankoopprijzen).

<sup>8</sup> Het is niet 'fair' om Leiden met de suburbane gemeenten te vergelijken. In de steden wordt het gemiddelde flink gedrukt door studenten en andere mini-huishoudens. Daarom is een vergelijking met de andere oud-Hollandse steden meer gepast. Binnen die categorie doet Leiden het goed.

<sup>9</sup> Exclusief Kaag en Braassem wegens gebrek aan goed cijfermateriaal, 2007

Gemiddeld besteedbaar inkomen particuliere huishoudens oud-Hollandse steden en Holland Rijnland, 2007

Oud-Hollandse Gemeenten	Besteedbaar inkomen	Holland Rijnland Gemeenten	% particuliere huishoudens HR	Besteedbaar inkomen
Leiden	€ 30.500,-	Hillegom	5,1%	€ 33.600,-
Haarlem	€ 30.200,-	Katwijk	13,9%	€ 33.200,-
Utrecht	€ 30.100,-	Leiden	36,9%	€ 30.500,-
Dordrecht	€ 29.400,-	Leiderdorp	6,7%	€ 35.200,-
Delft	€ 28.900,-	Lisse	5,6%	€ 32.900,-
Den Haag	€ 28.900,-	Noordwijk	6,4%	€ 35.700,-
Amsterdam	€ 27.600,-	N'wijkerhout	3,7%	€ 34.000,-
		Oegstgeest	5,7%	€ 41.500,-
		Teylingen	8,2%	€ 37.800,-
		Voorschoten	5,9%	€ 37.800,-
		Zoeterwoude	1,9%	€ 36.400,-

Bron: CBS Statline

Het probleem is dat de goede inkomenspositie van de huishoudens vooral een kwestie is van 'geïmporteerd inkomen': het wordt buiten stad en regio verdiend. Die import versluiert het feit dat de regionale economie klein is en qua structuur eerder op verzorgende activiteiten dan op elders geld verdienen is gericht. Het is een wooneconomie. In grofmazige woorden: de Holland Rijnlander is rijk, het Holland Rijnlandse bedrijfsleven is arm.

#### 4. LEIDSE RUIMTE VOOR BEDRIJVIGHEID

---

We gaan het beeld van een kleine economie van stad en streek verder specificeren en kijken naar de beschikbare ruimte voor bedrijventerrein. Het Leidse aandeel in de discussie over hoeveel grond de economie nodig heeft, is al ruim twintig jaar actueel. Zo lang loopt immers de discussie al over de bestemming van de Oostvlietpolder tot bedrijventerrein.

Het klimaat om te praten over een bedrijventerrein in de Oostvlietpolder is de laatste jaren mede beïnvloed door leegstand op tal van terreinen elders in het land. Er is op veel plekken sprake van verrommeling, te lage grondprijzen, te snelle uitgifte van nieuwe terreinen en extensief gebruik van kostbare ruimte. Herstructurering van bedrijventerreinen, een proces van lange adem, is een landelijk politiek thema geworden.

Er was tussen de Gemeente Leiden, Holland Rijnland, de Provincie Zuid-Holland en de marktpartijen altijd overeenstemming over dat deze landelijke discussie de Oostvlietpolder niet raakte. Leiden zit al jaren op slot als het gaat om vestiging of uitbreiding van bedrijven (met uitzondering van life sciences). De in de loop der jaren aangelegde lijst van bedrijven uit Leiden of elders die belangstelling hadden voor vestiging in de polder, vertoont een reeks van namen van inmiddels uit stad en regio verdwenen namen. Er is veel werkgelegenheid verloren gegaan.

Toch is de laatste wending in dit decennia oude dossier niet positief. Het program van het College van B en W voor de periode 2010-2014 schrapt de bedrijvenbestemming van de polder, ondanks een in de vorige periode goedgekeurd bestemmingsplan. Het program laat het bij de mededeling dat het terrein er niet komt, zonder verdere argumentatie. We kunnen de volgende argumenten achter deze wending vermoeden.

- Door de economische crisis is de vraag naar terreinen in acute zin teruggelopen. De druk is conjunctureel van de ketel. Wat dat structureel betekent, is nog niet duidelijk.
- Vanuit de gemeenteraad wordt de opvatting gehoord dat economische groei zonder ruimtebeslag mogelijk is. Het structuurplan van Leiden ziet kennis en cultuur als aanjagers van het economisch leven en dat zijn zaken die het kunnen stellen zonder bedrijventerreinen.
- Leiden definieert zich als woonstad. De polder is nodig als buitenruimte voor de woonfunctie.

Hoe moet je omgaan met zo'n stand in een dossier van meer dan twintig jaar? Eerst een cijferreeks. Onderstaande tabel drukt het per (geselecteerde) gemeente beschikbare bedrijvenareaal uit als percentage van het beschikbare woonareaal.

Tabel: Percentage bedrijventerrein van bebouwd terrein (ha), 2006

	% Bedrijven terrein
Sittard-Geleen	38,4 %
Haarlemmermeer	32,5 %
Dordrecht	26,0 %
<b>Nederland</b>	<b>22,4 %</b>
Enschede	19,4 %
Almere	18,9 %
Zoetermeer	18,8 %
Leidse Regio	14,7 %
Leiden	12,4 %
Hilversum	7,7 %
<i>Oegstgeest</i>	9,2 %
<i>Voorschoten</i>	9,4 %
<i>Leiderdorp</i>	11,9 %
<i>Zoeterwoude</i>	48,3 %

Bron: CBS Statline

We zagen Sittard-Geleen en Haarlemmermeer al eerder voorbij komen als gemeenten met veel werkgelegenheid. Sittard-Geleen is vestigingsplaats van DSM, Haarlemmermeer heeft natuurlijk Schiphol. Leiden zit ver onder het landelijk gemiddelde en dat beeld wordt amper beter wanneer we naar de Leidse regio als geheel kijken. Alleen Zoeterwoude (met bedrijventerrein Grote Polder) krikt het regionale gemiddelde nog iets op.

Een derde deel van de werkgelegenheid in Nederland bevindt zich op bedrijventerreinen en dat aandeel groeit. Als we alleen naar het 'vrije bedrijfsleven' (de werkgelegenheid exclusief overheid, zorg, onderwijs) kijken is dat aandeel nu al 45%. Een stad die 'op slot' zit, is dus voor 45% van het commerciële bedrijfsleven geen interessante gesprekspartner meer. De sector die het meest afhankelijk is van de beschikbaarheid van een bedrijventerrein, is de industrie. 70% van de industriële werkgelegenheid in de industrie is op een terrein gelokaliseerd. Daarmee is de cirkel rond: Leiden is ooit begonnen als een industriestad. En anno 2011 zit er niets anders op dan te zeggen dat de industrie – met uitzondering van de life sciences - maar met een boog om Leiden heen moet. Dat is, gezien de eerder signaleerde rol van de industrie als schepper van toegevoegde waarde en motor van waardeketens, een flink gemis.

Leiden heeft 168 hectares aan bedrijventerrein, verdeeld als volgt:

Bio Science Park	52 ha
De Waard	20 ha
Rooseveltstraat	20 ha
Roomburg	19 ha
Hallen (incl. Groenoord)	17 ha
Lammenschans	11 ha
Tussen Rijn & Rail	7 ha
Merenwijk	6 ha
Veilingterrein	6 ha
Westwal	5 ha
Trekvlief/Zoeterwoudseweg	5 ha
TOTAAL	168 ha

Het CBS telde in 2008 iets minder en komt op 162 ha voor Leiden. Ter vergelijking nog een aantal gemeenten in de regio:

Alphen aan de Rijn	313 ha
Zoetermeer	308 ha
Katwijk	227 ha
Leiden	162 ha
Zoeterwoude	120 ha
Alkemade	53 ha
Leiderdorp	43 ha
Voorschoten	35 ha
Oegstgeest	34 ha

Bron: CBS Statline, 2008

Deze laatste cijferopstelling leidt tot de volgende overweging. Zoetermeer en Alphen zijn ooit als woonsteden ontworpen. Met name Zoetermeer is in de jaren zestig op de tekentafel gelegd om als overloopgebied te functioneren voor de groeiende bevolking van Den Haag. Maar zoals zoveel 'vinoxsteden', heeft ook Zoetermeer al lang geleden ingezien dat met alleen wonen geen stad gebouwd kan worden. Zoetermeer, Houten, Nieuwegein, Purmerend en al die andere 'new towns' spannen zich enorm in om arbeid en werkgelegenheid naar zich toe te trekken. Zoetermeer heeft inmiddels bijna twee keer zoveel bedrijventerrein als Leiden. Het is een spannende vraag waarom een inzicht dat in de 'new towns' van harte wordt gekoesterd, in Leiden vergeten blijkt.

## 5. ZELFSTANDIG ONDERNEMERSCHAP IN LEIDEN

---

Omstreeks 15% van de Nederlandse beroepsbevolking is starter, zelfstandige zonder personeel, werkt in een mini-onderneming of in een familiebedrijf. Het is een belangrijke groep: ze vormen een flexibele schil rondom de meer gevestigde bedrijven en zijn het 'oliemannetje' van de arbeidsmarkt; ze zijn zelfredzaam, doen veel aan vrijwilligerswerk en mantelzorg en hebben een lage zorgconsumptie. Het zijn 'woekeraars met talent'.

De groep zelfstandigen neemt toe. Dat heeft te maken met de maatschappelijke trend naar individualisering, maar ook met het schaars worden van geschoolde arbeid en specialistische vaardigheden. Veel mensen kunnen hun dynamiek beter kwijt in zelfstandige arbeid dan in een loondienstverhouding. Als we kijken naar het buitenland, dan is een doorgroei van het aandeel van zelfstandige arbeid naar 30% van de beroepsbevolking mogelijk. Landen, regio's en steden die daarin slagen, voegen veel extra dynamiek toe aan hun samenleving. Het zal in de toekomst steeds meer gaan om deeltijd-ondernemers (ondernemen naast een baan) en om tijdelijke ondernemers (zelfstandige arbeid als afgewisseld met een baan in loondienst). Voor de maatschappelijke kwaliteit en de dynamiek maakt dat niet uit.

De Atlas voor Gemeenten draagt al geruime tijd een jaarlijkse index aan van het aantal starters per (grote) gemeente). Dat aantal loopt uiteen van ruim 2% van de beroepsbevolking per jaar tot minder dan 0.8%. De prestaties van gemeenten op het punt van de starters vallen logischerwijs samen met die op het punt van micro-ondernemingen en zzp-ers. Er zijn in de kopploeg globaal vier soorten startmilieus te onderscheiden:

- steden met een sterke sectorale achtergrond, zoals techniek en industrie (Eindhoven) en creatieve industrie en media (Amsterdam, Den Haag, Hilversum)
- steden met een academische statuur, een hoogopgeleide bevolking en een optimistisch economisch klimaat (Utrecht)
- steden met veel ontwikkelruimte en een pioniersmentaliteit (Lelystad, Almere, Rotterdam)
- steden met een lager opgeleide bevolking die services verleent aan een grootstedelijke centrum in de omgeving (Alkmaar, Dordrecht, Zaanstad, Helmond); in dat geval gaat het niet om 'creatieve starters', maar om timmerlieden, verpleegkundigen en dergelijke.

Het zorgwekkende is dat Leiden systematisch niet in de top voorkomt. En zelfs niet in de middenmoot. Op de lijst van 50 gemeenten bungelt Leiden steevast ergens onderaan. Het is opmerkelijk dat een stad met hoge huishoudinkomens en veel jonge, hoogopgeleide mensen zo slecht scoort. Leiden zou met al z'n gelijkenis op Amsterdam en Utrecht in de top kunnen horen, maar komt uit bij Zoetermeer en Spijkenisse. Leiden kan er prat op gaan dat het op de derde plaats staat in de Atlas voor Gemeenten met de omvang van de 'creatieve klasse'. Maar dat zijn kennelijk heel andere creatievelingen dan in Amsterdam of Utrecht...

Is het verklaarbaar? Het kan niet liggen aan de objectieve kenmerken van de bevolking (leeftijd, opleidingsniveau), die zijn in Leiden niet anders dan in de toppers. Het kan ook niet liggen aan de beschikbaarheid van goedkope huisvesting voor startende ondernemers. Leiden is vol, maar dat geldt ook voor de andere steden. Leiden heeft een uitermate gunstige markt, vlakbij de grootstedelijke complexen en een hele serie economische clusters gelegen, waar steeds weer innovatieve en energieke mensen nodig zijn.

We zien slechts beperkte 'objectieve' verklaringen voor het tekort. Goedkope en flexibele bedrijfshuisvesting is schaars in Leiden en er is geen leegstandsbeleid, zoals in Arnhem, waar met een uitgekende 'schuifstrategie' kunstenaars en ontwerpers zo goed als verzekerd zijn van goedkope ruimte). Maar goedkope ruimte is er ook niet in Almere en Lelystad (geen oude gebouwen), en daar is dat geen beletsel voor een goed startersklimaat. We moeten het tekort van Leiden meer zoeken in een subjectieve verklaring, namelijk dat Leiden in de ogen van zowel de eigen bevolking als die van nieuwkomers – studenten, woonpassanten – geen ondernemende stad is. Het selecteert zichzelf uit: mensen komen naar Leiden voor woonwaarden (rust, nabijheid voorzieningen, groen, privacy) en niet om een zaak op te bouwen. Eerder in deze notitie noemden we de vooroorlogse student die naar Leiden kwam. Hij kwam hierheen niet om ondernemer te worden, maar om Indisch ambtenaar of diplomaat te worden. Dat patroon is kennelijk blijven bestaan.

## 6. EEN KLEINE ECONOMIE: GEVOLGEN VOOR STAD EN SAMENLEVING

---

In de vorige paragrafen hebben we de economische positie van Leiden geanalyseerd. We hebben daartoe veel cijfers en veel vergelijkingen met andere steden gebruikt. We hebben geconcludeerd dat:

- na het verdwijnen van de klassieke industrie in de jaren zeventig Leiden van een werkstad in een woonstad is veranderd
- de lokale economie in termen van arbeidsvolume klein is en in termen van toegevoegde waarde of verdienvermogen zelfs nog kleiner
- het areaal aan bedrijventerreinen zowel relatief als absoluut klein is en een economische ontplooiing van de stad belemmert
- Leiden geen goed milieu blijkt te zijn voor startende ondernemingen en niet in staat is om de lokaal aanwezige koopkracht te binden aan het lokale voorzieningenniveau.

We komen nu toe aan de hamvraag: hoe erg is dat allemaal? Een groot deel van de Nederlanders woont in vinexwijken en andere woongebieden zonder veel werkfuncties en zonder veel stedelijke voorzieningen. En ze wonen daar uit vrije wil: stabiliteit, rust in de woonomgeving, duidelijke regels en een berekenbaar voorzieningenpatroon (school, sport, winkels) hebben hun eigen aantrekkingskracht. Het accepteren van de status van Leiden als passanten- en slaapstad is ook een keuze. Je zou als gemeentebestuur een pact met de bevolking kunnen sluiten: wilt u rust, stabiliteit en duidelijke regels? Dat kan, maar daar hoort dan wel bij dat u accepteert dat de hoogstedelijke voorzieningen – cultuur, topsport, speciaalzaken, gespecialiseerd onderwijs, gespecialiseerde zorg, veel keuzevrijheid op alle levensterreinen, interessante werkplekken, informatiebronnen, contextrijke ontmoetingsplekken, sociaal reliëf) niet bij u in de buurt liggen. En in dit geval geldt dat ook voor de inwoners van Voorschoten, Leiderdorp, Oegstgeest en Zoeterwoude. Zij wonen in een agglomeratie die veel contextarmer is dan op basis van 200.000 inwoners verondersteld mag worden.

Zo'n woonstad is niet het toekomstbeeld van ondernemend Leiden. We willen de eenzijdigheid van Leiden doorbreken en er weer een complete stad van maken. Restauratie van de verdwenen industriële centrumfunctie is niet aan de orde, die tijd is geweest. Maar we willen wel een 'complete stad', die zichzelf economisch kan dragen en over economisch actieve en geïnteresseerde inwoners beschikt. Een stad waar geld niet een van elders geïmporteerd natuurverschijnsel is, maar een waarde die met scheppende arbeid wordt geproduceerd. Een stad waar het legitiem is om over verdienmogelijkheden, ruimte voor ondernemerschap en de noodzaak voor investeringen te spreken. We denken dat een 'complete stad' uiteindelijk ook in het voordeel van de bewoners zelf is: zij krijgen werk dichtbij, de mobiliteitsnoodzaak vermindert, het voorzieningenpakket wordt breder, de woonomgeving wordt verrijkt en krijgt meer context, de waarde van de huizen wordt stabiel.

We lichten het begrip 'complete stad' toe in drie stappen:

- economie en kennis
- economie en draagvlak voor voorzieningen
- economie en burgerschap.

### **Economie en kennis**

In het voorgaande is de veronderstelling geuit dat de Leidse politiek zo weinig 'op' heeft met economie, vanwege de opvatting dat 'de nieuwe economie' het wel zonder bedrijventerreinen kan doen. Die opvatting hangt samen met de publiciteit over de 'creatieve klasse', de grote groep van werkers in de communicatie, de reclame, het ontwerp, de cultuur, de media, adviesdiensten en anderen. Dat zijn allemaal activiteiten die zich goed lenen voor 'inbreidingslocaties' en geen grote arealen vergen.

De discussie over de creatieve klasse en over de economische waarde van cultuur en kennis heeft terecht aangegeven dat economie meer is dan alleen productie. Ook veiligheid, de kwaliteit van het woonmilieu, goede opleidingen, goede zorg, sociale samenhang en een vooral voor jongeren uitdagend cultureel klimaat zijn belangrijke factoren in deze concurrentie tussen steden en sectoren. De 'line of reasoning' is dat economie tegenwoordig vooral een zaak is van het inzetten van schaars en hoogopgeleid talent en dat dat talent niet met alleen een middenklasse woning in een vinexwijk geworven kan worden. De oude, klassieke steden hebben daarom in de concurrentiestrijd een voorsprong.

Maar het is een verhaal met twee kanten. Zoals de klassieke bedrijvigheid in een op kennis gebaseerde economie niet zonder de creatieve klasse kan, zo kan die creatieve klasse niet zonder de klassieke bedrijvigheid.

Een voorbeeld. De meest tastbare vorm om het begrip 'economische innovatie' te kwantificeren, is te kijken naar de patenten. Patenten en octrooien zijn de wettelijk beschermde beschrijvingen van innovaties in product of proces die een marktwaarde hebben of kunnen gaan hebben. Als het rendement van een kenniseconomie ergens zichtbaar kan worden gemaakt, dan is dat dus in patenten.

Een aantal kamers van koophandel werkt aan een analyse van de herkomst van patenten. De bevinding tot op heden is dat 90% van de patenten afkomstig uit de 'klassieke' bedrijventerreinen. Dat is heel veel meer dan dat derde deel van de beroepbevolking dat op een bedrijventerrein werkt. Zo bezien zijn niet de creatieve ruimtes in de binnenstad, maar juist de bedrijventerreinen de 'hotspots' van innovatie. Dat blijkt ook uit hoe het gaat met regio's. Zuidoost-Brabant – een regio waar geen enkele klassieke stad ligt – is enorm in opkomst als kennisregio: veel opleidingen, veel bedrijventerreinen en een goed 'launching platform', vanuit de regionale reus Philips. De bedrijven op de terreinen hebben de communicatiemensen, ontwerpers en financiers uit de creatieve binnensteden nodig, maar zonder de terreinen hebben de 'creatievelingen' geen brood op de plank.

Tenminste een deel van de ondersteunende expertise verlaat zelfs de steden om zich in de nabijheid van de ontwikkelende bedrijven te vestigen. Het is soms verbijsterend om te zien wat er allemaal gebeurt op ogenschijnlijk anonieme terreinen in het Groene Hart of op andere plekken die met alles behalve innovatie en creativiteit geassocieerd worden. Het lijkt er soms op of de oude steden zich de laatste jaren met het verhaal over de creatieve klasse rijk hebben gerekend en hebben vergeten dat ook die klasse gewoon klanten nodig heeft, en parkeerplaatsen en ruimte.

Een fysieke scheiding van laboratoria en productie enerzijds en educatie, ontwerp en marketing anderzijds werkt niet. De kracht van het Bio Science Park in Leiden is nu juist dat het alle functies samenbrengt in een cluster. Om Leiden ook in andere kennisgebieden te

laten excelleren – en dat is de ambitie van het structuurplan van de stad – dan is er een nabije ring van bedrijven nodig om op die kennis te appelleren. Natuurlijk mogen er hoge eisen aan die de bedrijven gesteld worden: een hoge intensiteit in toegevoegde waarde en arbeidsvolume en veel interactie met de regionale economie. Maar zonder ook maar enige fysieke ruimte te kunnen bieden, komt het gesprek niet eens op gang.

Nog een aanvullende observatie. Het is enigszins geforceerd, maar we zouden onderscheid kunnen maken tussen kennis en innovatie op basis van alpha en gamma disciplines en kennis en innovatie op basis van beta disciplines. Zo'n onderscheid pakt op een aantal criteria als volgt uit:

	<b>Alpha, gamma innovaties</b>	<b>Beta innovaties</b>
<i>Domeinen</i>	Dienstverlening, media, organisatie&advies, cultuur	Industriële producten, techniek, life sciences
<i>Omgevingseisen</i>	Hoogstedelijk, rijke culturele context, historische context, stad als marktplein	Sub-urbaan, sport en recreatie, campus context, on line netwerk
<i>Entree voor starters</i>	Laagdrempelig, micro-onderneming	Doorgaans in schaduw van grote ondernemingen
<i>Mate van bescherming kennis</i>	Kennis nauwelijks te beschermen. Kennisproductie in openheid, informele netwerken	Kennis goed te beschermen, patenten. Kennisproductie in exclusiviteit, gestructureerde samenwerking
<i>Valorisatie / vermarkting</i>	Snel maar oppervlakkig	Langzaam maar grondig
<i>Referentiegebieden</i>	Amsterdam, Utrecht	Eindhoven, Twente, Wageningen

De echte 'hotspots' van de toekomst zijn de plekken waar beide innovatiemilieus samenkomen. Leiden heeft dat potentieel: én de stad voor de creatievelingen, én sub-urbia voor de middenklasse; én cultuur, én life sciences. Maar of het er van gaat komen...? De incentive van een actief en breed geworteld ondernemerschap, gesteund door de bevolking, ontbreekt.

### **Economie en draagvlak voor voorzieningen**

Een variant op de verbinding van kennis met economie is de verbinding tussen voorzieningen en economie. Goede verdienmogelijkheden en hoge toegevoegde waardes lokken niet alleen de vorming uit van waardeketens – van het onderwijs via toeleveranciers naar producenten en exportmarkten – maar ook allerlei relaties met de omgeving. Het is de zelfde eenzijdigheid als zojuist besproken: de stelling dat een goed cultureel klimaat in een mooie stad economisch handelen uitlokt, is hartelijk ontvangen in Leiden. Maar voor de keerzijde – namelijk dat goede bedrijventerreinen waar met publieke steun en met een stevige goodwill onder de bevolking veel waarde wordt gecreëerd en vervolgens ook cultureel, sportief en maatschappelijk handelen wordt uitgelokt – is minder aandacht geweest.

De lijst van acquisitie- en sponsorverzoeken waarmee een enigszins kapitaalkrachtige ondernemer jaarlijks wordt geconfronteerd, laat zich lezen als een catalogus van voorzieningen waarvoor het bedrijfsleven als drager optreedt:

- motor voor de verzorgende bedrijvigheid, van 'hospitality' en horeca, via schoonmaak en onderhoudsbedrijven naar communicatie, reclame en marketing
- motor voor de leisure-industries, van fitness tot aan excursies
- basis voor participatie in een sponsoring van culturele en sportieve activiteiten en voorzieningen
- private investeringen in openbare ruimte en veiligheid, toezicht en sociale controle
- stage en leerwerkplekken voor het beroepsonderwijs
- basis voor een pluriform medialandschap, zowel door 'funding' (advertenties) als door nieuwsverschaffing.

Over dat laatste: Leiden is sinds het verdwijnen van de Leidsche Courant in 1991 een 'one newspaper city'. We durven de stelling wel aan dat de stad met een steviger economische basis een breder en dieper media-aanbod had gehad dan thans het geval is. Het volgende is helaas ook waar: de inhoud van die enig overgebleven krant gaat vooral over woon- en buurtnieuws. De 'werkende Leienaar' wordt niet bediend.

### **Economie en burgerschap**

De derde reden om voorstander te zijn van een 'complete stad' is het samenvallen van ondernemend handelen met burgerschap. Gezaghebbende auteurs van het slag Michael Porter (o.m. *The Competitive Advantage of Nations*) en Richard Sennett (o.m. *The Craftsman*) hebben er op gewezen dat in het kennisgeleide economie ondernemend handelen en de appreciatie voor ondernemend handelen hand in hand gaan. We lichten er twee aspecten uit.

Ten eerste. Leiden is een woonstad. Dat wil zeggen dat de stad de waarden representeert die bij wonen horen: rust, beschutting, privacy, nabijheid van voorzieningen, groen. De woonstad wordt bewoond door mensen die behalve bewoner ook nog economisch actief zijn: ze hebben elders een baan. In de praktijk blijkt dat mensen die 'elders' hun brood verdienen, ook hun overige dynamiek – geld uitgeven, cultuur beleven, verantwoordelijkheid accepteren – in dat 'elders' uiten. Een woonstad wordt al snel een slaapstad. Zo heeft Leiden niet alleen een pendeloverschot – mensen verlaten de stad om elders te werken – maar ook een koopkrachtafvloeiing – mensen verlaten de stad om hun geld elders uit te geven.

We hebben eerder Leiden al getypeerd als 'passantenstad', net zoals zoveel hoogopgeleide steden in dit deel van het land. Juist met zo'n mobiele bevolking is het zaak te beschikken over een economie die groot genoeg is om de woonstadtypologie te vermijden. Nu gaat contact tussen overheid en burger meestal over iets tegen houden: de burger als in zijn rust gestoorde inwoner, die geen inbreuk wil op zijn woongenot. De burger die juist actie, context en reliëf in zijn omgeving verlangt, is een minderheid.

Het Leidse bedrijfsleven is daar pijnlijk achter gekomen bij het referendum over de RijnGouwelijn. Terwijl het hele georganiseerde bedrijfsleven, inclusief de grote kennisinstellingen voor de aanleg van de lijn waren, stemde het electoraat in overgrote meerderheid tegen. Het ging verder dan een NIMBY-sentiment: ook in wijken die ver van het tracé liggen, was een massale tegenstem. Het was evenmin een beredeneerde keuze voor een alternatief: dat was er niet en speelde geen rol in het referendum. Het was gewoon: tegen. Dat is een contrast met steden als Amsterdam – waar de bevolking door de bank genomen investeringen in de stad als de Noord-Zuid-Lijn is blijven steunen, ondanks alle problemen - en Groningen – waar een plan voor de Grote Markt in eerste instantie werd afgewezen, maar na een herziening alsnog door een referendum kwam. Die steden zijn

sociaal redelijk met Leiden vergelijkbaar, met dien verstande dat Amsterdam en Groningen ook werksteden zijn en niet die eenzijdige nadruk op woonwaarden hebben.

Ten tweede. Ongeveer 15% van de Nederlandse beroepsbevolking werkt als zelfstandige, in het familiebedrijf of in een micro-onderneming. Uit allerlei onderzoek blijkt dat dit een bijzonder energieke groep mensen is. Hun zorgconsumptie is laag ('een ondernemer is nooit ziek', weet elke verzekeraar), hun maatschappelijke participatie is hoog en hun vermogen tot vrijwilligerswerk en mantelzorg eveneens. De verwachting is dat het percentage van omstreeks 15 in de toekomst kan gaan verdubbelen. Die verwachting is gebaseerd op andere landen en op de verdergaande individualisering, die de populariteit van zelfstandige arbeid in de hand werkt. Voor de structuur van de beroepsbevolking is dat van groot belang. Het geeft de economie extra veerkracht en het verlaagt de druk op de zorgvoorzieningen, ook in een vergrijzende samenleving.

Leiden is geen ondernemende stad. Zoals gememoreerd is het aantal starters laag. Voor de dynamiek in de stad – niet alleen in de economie, maar ook in allerlei arrangementen van maatschappelijke participatie – is dat een slechte zaak.

## 7. WAT VOOR STAD WILLEN WE?

---

We hebben in deze notitie tot nu toe steeds vanuit een tekort geredeneerd. We hebben laten zien dat de economie van Leiden klein is en dat dat beeld niet wezenlijk verandert als je het op regioschaal bekijkt. We hebben voorts laten zien dat Leiden ondanks de gunstige omstandigheden – centrale ligging, jonge en hoogopgeleide bevolking – niet berekend is op de concurrentie met andere steden. En we hebben de gevolgen van de beperkte omvang voor de economie in drie sleutelwoorden – kennis, voorzieningen, burgerschap – aangegeven.

Hebben we de stad zoals wij die willen, bereikt wanneer we het beschreven tekort hebben weggewerkt? Wanneer Leiden net zoveel hectares bedrijventerrein heeft als het in omvang vergelijkbare Zoetermeer (te weten het dubbele van het huidige areaal)? Wanneer er net zoveel starters zijn als in het verwante Utrecht (een veelvoud van het huidige aantal)? Wanneer er net zoveel waarde wordt toegevoegd als in Eindhoven? Wanneer er net zo veel.... Nee, dat is niet de goede manier om je doelen te bepalen. Vergelijken met andere steden doe je voor de analyse, om te weten waar je staat. We hebben de vergelijking gemaakt om het eenzijdige woonkarakter van Leiden te onderstrepen. Het 'Leids tekort' is nu in beeld. Als we dat tekort nu achter ons laten en ons voorstellen wat voor stad we willen, dan komen we op de volgende uitgangspunten.

- Leiden wordt van een woonstad een 'complete stad', met evenveel banen als er leden zijn van de beroepsbevolking en zonder de noodzaak voor een massale uitgaande pendel. De Leidse economie moet groot genoeg worden om de ambities van de stad in de cultuur, sport, leisure, omgevingskwaliteit, voorzieningenniveau en kennis te dragen.
- De stad krijgt een open cultuur, waar mensen gemakkelijk met elkaar in contact kunnen komen en informatie kunnen uitwisselen. De stad moet functioneren als een marktplein voor nieuwe ideeën en nieuw economisch initiatief. De stad moet ondernemerschap uitlokken en steeds nieuwe kansen bieden.
- De stad nodigt de hoogopgeleide en jonge bevolking uit om zelf verantwoordelijkheid te dragen, maatschappelijk te participeren en aan de slag te gaan met allerlei vormen van zelfsturing. De overheid moet terugtreden als bepalende factor, zich toeleggen op randvoorwaarden, financiering en regievoering en ruimte geven voor verantwoordelijkheidsneming door burgers en ondernemers.
- Leiden wordt een stad met een open communicatie en goede netwerkverhoudingen met de omliggende regio, de Randstad en het buitenland. Niet de rust en de regelmaat van de woonwijk, maar de verbondenheid met de buitenwereld gaan de identiteit van de stad dragen.

We werken het beeld van een 'complete stad' uit in twee lijnen. In de eerstvolgende paragraaf geven we aan wat de consequenties van dit beeld zijn voor de drie thema's die het College van B en W aan ondernemend Leiden heeft voorgelegd (zie de inleidende paragraaf van deze notitie): de tracékeuze voor de RijnGouwelijn, de noodzaak voor de RijnlandRoute en de Oostelijke Ringweg. We voegen daar het thema van de Oostvlietpolder aan toe. In de slotparagraaf sommen we een aantal andere initiatieven op die kunnen bijdragen aan de transitie van Leiden van een woonstad in een ondernemende stad.

## 8. OP WEG NAAR EEN COMPLETE STAD: RIJNGOUWELIJN, OOSTELIJKE RINGWEG, RIJNLANDROUTE EN OOSTVLIETPOLDER

---

### De RijnGouwelijin

Over de RijnGouwelijin zijn stapels rapporten verschenen en aan de tracékeuze door de Leidse binnenstad is een gecompliceerde politieke geschiedenis verbonden, inclusief een referendum en inclusief een serie beleidswijzigingen van achtereenvolgende gemeentebesturen. Maar inhoudelijk is de kern van het verhaal niet gewijzigd. Puntsgewijs:

- In heel West-Europa groeien stedelijke agglomeraties dicht. Light rail systemen worden gezien als het antwoord op de mobiliteitsbehoefte van de 21<sup>ste</sup> eeuw. Noch het wegverkeer noch het conventionele treinverkeer bieden het comfort, de massaliteit en de snelheid die nodig zijn om als 'urban mass transport system' te functioneren. Light rail is een oplossing voor uitgestrekte en dichtbevolkte agglomeraties (Londen, Berlijn), uitgestrekte en dun bevolkte agglomeraties (Randstad) en compacte 'stand-alone' agglomeraties (Groningen).
- De 'communis opinio' in Europa heeft alom geleid tot ontwikkeling van light rail netwerken. Het toekomstvisioen voor de Randstad is dat iemand aan het Buikslotermeerplein in Amsterdam-Noord de Noord-Zuid-Lijn binnen gaat en naar het metrostation in Spijkenisse aan de zuidkant van Rotterdam kan reizen zonder het stelsel te verlaten. De reiziger zal dat niet frequent doen (er zijn snellere mogelijkheden), maar de metafoor maakt wel duidelijk dat het om de netwerkschakeling gaat.
- De Leidse regio staat op een flinke achterstand met de ontwikkeling van light rail. De RijnGouwelijin had er al moeten liggen, het politiek-financieel debat had intussen moeten gaan over nieuwe schakels in het netwerk, zoals verbindingen naar Zoetermeer, de Bollenstreek in of naar andere plekken in de Leidse agglomeratie. Maar beter laat dan nooit...
- Uit alle praktijkvoorbeelden elders in Europa blijkt dat light rail goed is voor de gebiedsontwikkeling, voor samenhang en voor concentratie van voorzieningen. De economische samenhang neemt toe, de interne mobiliteit ook. De vastgoedwaarde langs het tracé stijgt, de arbeidsmarkt functioneert beter, de contacten tussen stad en regio worden sterker. We verwachten van de RijnGouwelijin winst op al deze punten. De RijnGouwelijin past in het beeld van de stad als marktplein voor uitwisseling, zoals boven geschetst.
- Uit alle praktijkvoorbeelden blijkt ook dat het rendement van light rail toeneemt, wanneer de lijn de echt harde objecten met elkaar verbindt. Ziekenhuizen, scholencomplexen, binnensteden en stations zijn van die harde objecten: daar komen de grote aantallen mensen. Een light rail die om een binnenstad heen gelegd wordt, schiet z'n doel letterlijk voorbij.

De vraag naar het binnenstadstracé van Leiden – Breestraat of Hooigracht-Langegracht – komt dus neer op de vraag wat het 'harde' centrum van Leiden is.

We stellen vast dat op dit moment de centrumfuncties van Leiden behoorlijk verspreid zijn. De winkelfunctie is verspreid over een (te) groot gebied. Culturele, creatieve en bestuursfuncties zijn op een hele serie plekken aanwezig, zo ook de horeca. Op zich is die spreiding niet slecht. Amsterdam probeert met man en macht de centrumfuncties te spreiden, om de congestie tegen te gaan. Maar op de Leidse schaal is juist meer concentratie nodig. Al die afzonderlijke plekken zijn het net niet.

Er is veel animo onder ondernemers voor vestiging langs het tracé. Dat heeft te maken met de verwachte waardestijging van het vastgoed, maar natuurlijk ook met de toegenomen status en bereikbaarheid voor bezoekers, passanten en personeel. De vraag waar je de meeste investeringen uit kunt lokken, is dus niet doorslaggevend bij de tracékeuze: dat kan langs beide tracés. Doorslaggevend is de identiteitsvraag: welk gezicht moet de binnenstad van Leiden aan de tracéreizigers laten zien? Als we kijken naar de plaats van Leiden in de regio, dan is er maar een antwoord mogelijk: het meest herkenbare en identiteitsvormende gezicht van de binnenstad is het hoogstedelijke, historische gezicht. Ondernemend Leiden ziet het Breestraattracé het beste in dit beeld passen. De regiotram op de 'limes', de oude en iconische Romeinse rijksgrens, als krachtig symbool van regionale samenhang.

### **De Oostelijke Ringweg**

Over de tracékeuze voor de Oostelijke Ringweg is minder documentatie beschikbaar dan over de RijnGouwelijn. De denkrichting is thans nog een oversteek van de ring naar de Leiderdorpse oever. Tot op heden is de route vooral vanuit verkeerskundig oogpunt gezien en heeft de ring nog geen economische waarde toegekend gekregen. Maar die is er wel. Er gebeurt hetzelfde als met de RijnGouwelijn: terwijl publiek en politiek nog verdeeld zijn over het tracé, zijn ondernemers en investeerders al op zoek naar mogelijkheden om waarde te ontwikkelen langs het tracé. Zo kan het gebeuren dat het gemeentebestuur van Leiderdorp zich met hand en tand tegen de oversteek verzet, terwijl ondernemers in de Baanderij al plannen aan het maken zijn.

Deze ondernemerseigenschap – kansen zoeken – maakt duidelijk welke criteria leidend moeten zijn voor de tracékeuze. Ten eerste het verkeerskundige criterium dat het tracé moet doen waar het voor bedoeld is, namelijk zorgen voor een efficiënte verkeersafwikkeling aan de oostkant van Leiden. Ten tweede het economische criterium dat het tracé zo veel mogelijk moet bijdragen aan de economische revitalisering van de oostkant van Leiden. De ringweg zal zo goed als zeker de kansen om een succes te maken van het cultureel-economisch complex in de meelfabriek zeer doen toenemen. De weg opent ook de mogelijkheid om het thans onderbenutte en hier en daar vervallen bedrijventerrein De Waard te revitaliseren en te herontwikkelen. Het ligt voor de hand bij die herontwikkeling te letten op het Leids tekort aan bedrijvigheid met hoge waarde toevoeging: zakelijke dienstverlening. Een industriële invulling ligt zo dicht bij de stad wellicht wat minder voor de hand, maar ambachtelijkheid in een hoge dichtheid past weer wel in het profiel.

Tenslotte kan van de ringweg ook verwacht worden dat er een proces van 'upgrading' op gang zal komen in de woonwijken. Dat is hard nodig: die wijken behoren bouwkundig niet tot de sterkste stukken van de stad en vragen binnen tien tot twaalf jaar toch weer om een vernieuwingsoffensief. Meer investeringsdruk zal dit deel van de stad goed doen.

Tot welk tracé deze criteria leiden is nog steeds zaak van nader onderzoek. Maar een tracé dat geheel op Leids grondgebied ligt, moet op basis van deze criteria niet worden uitgesloten.

### **De RijnlandRoute**

Over de RijnlandRoute lopen op dit moment twee discussies, ten eerste de financierbaarheid, ten tweede de tracékeuze. Het gaat bij dat laatste om de 'buitenstedelijke' variant (onder de Stevenshof door) en om de 'binnenstedelijke' variant (de Churchill Avenue).

Over deze keuze valt hetzelfde te zeggen als over de Oostelijke Ringweg: hij is tot nu toe wel vanuit financiële, milieukundige en verkeerskundige optiek bestudeerd, maar niet vanuit economische optiek. De vraag is of dat in dit geval veel verschil maakt.

De RijnlandRoute is economisch een uiterst belangrijke weg. Zonder de RijnlandRoute is de locatie-ontwikkeling op Valkenburg onmogelijk, blijft de zuidelijke Greenport onder druk staan en is verdere gebiedsontwikkeling aldaar onmogelijk, komt de Knoop Leiden-West niet tot bloei en gaat het Bio Science Park voor een deel 'op slot'. Maar dat zijn allemaal zaken die de net genoemde tracékeuze niet raken. Er zijn ook geen ontwikkellocaties of anderszins plekken waar waarde gecreëerd gaat worden gemoeid met de beide tracés. Natuurlijk is er met name langs het Churchill Avenue tracé sprake van economisch handelen. Maar dat is economisch handelen op wijkniveau en dat is niet afhankelijk van de aanwezigheid van een autoweg. Het zou pas veranderen wanneer het tracé een afslag gaat krijgen naar het 5 Mei Plein, maar dat past niet in het concept van een doorgaande route.

We concluderen dat de route zelf van levensbelang is voor de ontwikkeling en de bereikbaarheid van stad en regio, maar dat juist in de tracékeuze van dit moment lokaal-economische overwegingen minder een rol spelen. Daarom moet bij de tracékeuze voorrang worden gegeven aan een snelle realisatie.

#### **De Oostvlietpolder**

Tenslotte de Oostvlietpolder. De noodzaak om deze polder voor bedrijven te bestemmen, is in het verleden uitvoerig onderbouwd en is tot 2010 ook door de achtereenvolgende colleges van b en w erkend. Er ligt een geldig bestemmingsplan van die strekking klaar. De vraag is hoe permanent het moratorium van het huidige college van b en w is.

We houden een pleidooi voor tijdelijkheid van dat moratorium. Uitstel is goed om nog eens goed na te denken over inrichting en functionaliteit van de polder, afstel is slecht voor de structuur van de stad en van de economie. We hebben daar in deze notitie andermaal cijfers en argumenten voor aangedragen.

Bij het ontwerpen van een gebruiksstrategie voor de polder moet de nadruk komen op een van de eerder genoemde tekorten van Leiden, namelijk het te geringe aandeel van bedrijvigheid met een hoge waardetoevoeging. Voor de Oostvlietpolder ligt dan een bestemming met, naast gemengde bedrijvigheid, veel industrie voor de hand. Dat kan gaan om productieprocessen die baat hebben bij nabijheid van Schiphol, bij de technische opleidingen van het ROC en bij het achterland met veel toeleveranciers in het Groene Hart.

## 9. OP WEG NAAR EEN COMPLETE STAD: ECONOMIE, ONDERNEMERSCHAP, BURGERSCHAP

---

In de inleidende paragraaf is de samenhang aangegeven tussen deze notitie en het collegeprogramma 'Samen leiden'. We hebben al vastgesteld dat het klimaat voor het debat over grote infrastructurele investeringen sindsdien verbeterd is en dat we daarom met plezier zijn ingegaan op de vraag van het college om een advies uit te brengen over die infrastructuur, gebaseerd op een economische visie op de stad.

Maar er is meer aan de hand.

Het collegeprogramma heeft als een 'wake-up call' gewerkt. Er is in brede kring alertheid gewekt dat het gemeentebestuur niet vanzelfsprekend geëngageerd is aan lange termijn afspraken met andere overheden en met het bedrijfsleven over versterking van de structuur van de economie. Leiden heeft zoals we zagen sinds de de-industrialisering van de jaren zeventig en tachtig van de twintigste eeuw een kleine economie. Leiden is vooral een woonstad geworden. Het collegeprogramma van 2010 is daar de verzilvering van: er bleek geen sensitiviteit uit voor arbeid, economie of structuur van stad en streek.

We kunnen deze vaststelling bij de gemeentepolitiek neerleggen, we kunnen ook naar ondernemend Leiden zelf kijken. De kleine Leidse economie is sinds de jaren tachtig bijna volledig herbouwd. Een groot deel is 'import': met de oude industrie is ook autochtoon ondernemerschap uit de stad verdwenen. Het ondernemerschap zoals dat thans bestaat, heeft niet het zelfvertrouwen ontwikkeld om als echte partner in de stad te gaan staan, grenzen te stellen aan de overheidsdominantie en vorm te geven aan de 'civil society' in de stad. De maatschappelijke inzet en de belangen van ondernemers worden in de Leidse politiek wezenlijk anders gewogen dan die in bijvoorbeeld het nabije Amsterdam, dat ondanks alle veranderingen z'n karakter van koopmansstad, ondernemend broeinest en plaats van sociale mobiliteit in tact heeft kunnen houden. En dat heeft er ook mee te maken dat het nieuwe ondernemerschap in Leiden zich heeft neergelegd bij een dominante en soms grillige politieke cultuur.

Het antwoord daarop moet zijn een belangenbundeling van ondernemend Leiden. Niet in de zin van de komst van een grote organisatie: het bedrijfsleven is net zo pluriform als de samenleving zelf en het heeft geen zin dat geforceerd achter een enkel loket te persen. Maar wel in de zin van het versterken van de onderlinge verbindingen en het organiseren van alle talent en opinievorming in het bedrijfsleven. Het antwoord moet verder liggen in het gereed staan om een medeverantwoordelijkheid te nemen voor het economische, cultuur en sociale leven in de stad. De belangen in termen van welvaart, werkgelegenheid, vermogen, maatschappelijke verantwoordelijkheid en participatie zijn groot.

We hebben de zakelijke vraag van het College van B en W om met een advies te komen over RijnGouwewijk, RijnlandRoute en Oostelijke Ringweg (met op eigen initiatief de Oostvlietpolder toegevoegd) in deze notitie beantwoord. Op verzoek van het college, hebben we dat gedaan vanuit een visie op de stad. Die visie is een pleidooi geworden om van de eenzijdige 'woonstad Leiden' de 'complete stad Leiden' te maken. Zoals dat met een visie gaat: breed beginnen (een visie) en smal eindigen (bij vier zakelijke objecten) is wat onbevredigend. Want Leiden is natuurlijk met de komst van die vier objecten nog niet die

complete stad geworden die we voor ogen hebben. Daarom nemen we hieronder een opsomming op van mogelijke acties die het gewenste transitieproces naar een 'complete stad' kunnen ondersteunen. We hebben ze geordend in drie rubrieken: economische verbreding, ondernemerschap en burgerschap.

#### **Economische verbreding**

Leiden heeft sedert de de-industrialisering van de jaren zeventig één groot succes geboekt, en dat is het Bio Science Park. Zonder het park zou er amper nog stuwende economische bedrijvigheid in de stad zijn. Het succes van het park mag niet leiden tot het rusten op de bekende lauweren. Het is zaak het succes uit te bouwen en de hele stad voor economische competitie toe te rusten.

- Als een van de uitgangspunten voor de 'complete stad' hebben we het gehad over een open cultuur, die ontmoeting en uitwisseling uitlokt, een marktplein dat interacties en transacties bevordert en mensen prikkelt tot creatief en waardescheppend handelen. Het Bio Science Park is op dit moment een plek waar dat al gebeurt. Maar op den duur heeft het Bio Science Park een grotere vijver nodig, zoals ook in andere 'clustersteden' is gebeurd. In echte kennissteden grijpen bedrijven, scholen, culturele instellingen, de hospitality industry en de winkels in elkaar. De hele stad moet zich als een werk- en ontmoetingsplek gaan gedragen. De acquisitiestrategie voor het Bio Science Park – thematisch eenduidig, lang volhouden, goede fysieke en 'mentale' verbindingen – is het beste wat de economie van Leiden is overkomen. Zo doe je dat in een kenniseconomie. Die strategie moet nu uitgebouwd worden, in het bijzonder naar andere sectoren met een hoge toegevoegde waarde: de industrie en de zakelijke dienstverlening, waarbij in het laatste geval aansluiting moet worden gezocht met de sectoren waar de universiteit al een goede kennisbasis voor biedt (recht, letteren).
- Het is een tijd voor een 'bidbook' van Leiden voor investeerders. Er zijn vele toekomstvisies voor de stad geschreven. Maar die gaan uit van ruimtelijke beperkingen en van politieke voorkeuren. Er zijn geen toekomstvisies geschreven vanuit het perspectief van mensen die naar deze stad komen om zaken te doen en te investeren. Een 'bidbook' moet daar verandering in brengen. Het 'bidbook' moet de volgorde omdraaien: van de regels, beperkingen en voorschriften naar de kansen en de mogelijkheden. Het wordt de uitnodiging voor investeerders om in Leiden te komen praten. En het 'bidbook' maakt duidelijk waar de zwakke plekken van de stad zitten. Wat voor soort kennis is in Leiden precies voor handen? Hoe transparant is de woningmarkt? Hoe goed ontsloten is de culturele wereld? Is er voldoende Engelstaligheid in stad en regio? Hoe betrouwbaar en servicegericht is het overheidshandelen? Hoe sterk en toegankelijk is de 'civil society'? Op welke ontwikkelplekken kunnen investeerders hun creativiteit loslaten? Voor welke activiteiten is wel publieke steun en voor welke niet?
- De ruimtelijke scheiding tussen wonen en werken is achterhaald. Van andere steden is bekend dat flexibele bestemmingsplannen die een combinatie van wonen en werken toelaten, op den duur werken en economische activiteit uitlokken. Het begint daarbij vaak met persoonlijke dienstverlening als kappers en schoonmakers, gaat door met traiteurs en adviesbureaus en kan eindigen met kleine bedrijventerreinen en winkelstrips in de wijken. Het moet niet alleen gaan om flexibiliteit in de bestemmingsplannen. Economie ontwikkelt zich bijna per definitie anders dan de planologen hebben bedoeld. Daarom moet het ook gaan om bestemmingsplannen met een zeker globaal karakter, die nieuwe dynamiek in de wijken mogelijk maken.

### **Ondernemerschap**

Sinds het vertrek van de industrie heeft Leiden geen ondernemersklasse van doorslaggevende betekenis meer. Dat maakt de perspectieven van Leiden fundamenteel anders dan die van Amsterdam, Den Bosch en andere steden. Het is zaak de voorwaarden te scheppen voor de opkomst van een nieuwe ondernemersklasse.

- Leiden is de enige stad in Nederland van deze omvang met een stadsbreed netwerk van ondernemersverenigingen. Dat is een goed 'launching platform' voor nieuwe samenwerkingsafspraken, collectieve verantwoordelijkheden en kennisuitwisseling. Die voorsprong moet benut worden door de verenigingen (en natuurlijk de samenwerkingsverbanden van verenigingen, zoals het centrummanagement) verantwoordelijkheden te geven bij inrichting en beheer van de openbare ruimte, het vaststellen van het veiligheidsniveau, de branchering, het locatiebeleid en de marketing. De filosofie daarbij is 'sterk maken door eisen te stellen'. Daarom moet het niet gaan om alleen betrokkenheid, maar om echte verantwoordelijkheid. De gemeentelijke overheid gaat terug naar een kaderstellende en regisserende rol.
- Ondernemers leren vooral van elkaar. Daarom is een mentoraat programma de beste manier om vaardigheden en inspiratie te verspreiden. In dat mentoraat gaan gevestigde bedrijven aankomende ondernemingen begeleiden. Bij die aankomende ondernemingen gaat het om starters, micro-ondernemingen en om ondernemingen uit nieuwe groepen (migranten), maar ook om organisaties die zichzelf pas sinds kort als onderneming zien, zoals instellingen voor onderwijs, cultuur, welzijn of sport. Ondernemend Leiden zal op dit punt zelf initiatieven nemen.
- Leiden heeft wel economische opleidingen in het hbo, maar niet in het wo. Dat is een gemis: in andere steden blijkt een academische basis voor economische kennis belangrijk voor de lokale economie, niet alleen omdat er geschoolde mensen aan de lokale arbeidsmarkt worden afgeleverd, maar ook omdat ondernemende studenten juist naar deze steden trekken. Een Leidse economische faculteit is geen realistisch streven, maar economische specialisaties uitbouwen binnen de bèta- en gammafaculteiten is dat wel. Door vanuit die specialisaties goed samen te werken met het bedrijfsleven (academische werkplaatsen) kan de diffusie naar de stad versneld worden. Ook een nieuwe minor 'ondernemerschap' naast de bestaande minor 'bedrijfswetenschappen' kan een mooie bijdrage leveren.
- Een open economie op kennisbasis heeft de begeleiding van goede en onafhankelijke economische journalistiek nodig. Die ontbreekt in Leiden. Het Leidsch dagblad heeft de markt voor economische journalistiek volledig laten liggen en is in zijn themakeuze een 'woonstadkrant' geworden. Er is geen initiatief in staat gebleken om in dat gat te rollen. Er is heel veel economisch nieuws, maar het wordt niet tot articulatie gebracht. Er zijn nieuwe pogingen nodig om vanuit het bedrijfsleven 'massa' te maken, bestaande communicatiebudgetten te bundelen en toe te werken naar een goed medium voor economisch nieuws en debat. Of dat een dagbladpagina gaat worden die gaat functioneren als het Financiële Dagblad van Leiden, een uitgebouwd periodiek van Kamer van Koophandel of BV Leiden of een goede internetkrant, is een zaak van uitwerking. Maar er moet iets gebeuren.

### **Burgerschap**

Bewoners die rust en regelmaat willen en bedrijven die bedrijvigheid willen, daar gaat frictie tussen komen. De transitie van Leiden naar een ondernemende stad stelt daarom ook eisen aan de identiteit van de inwoners. Zij moeten belang gaan hechten aan stedelijke waarden als innovatie, zelfsturing, dynamiek en waardeschepping en de ontwikkeling van een sterke economie ondersteunen. Op den duur is er een belangenparalliteit: ook de bewoners hebben belang bij goede en toegankelijke sportieve en culturele voorzieningen, bij een bloeiend winkelbestand en bij een actief gebruik van de openbare ruimte.

- Er komt een ‘welcoming program’ voor nieuwe inwoners en bedrijven. Het feit dat Leiden een passanten – en migrantenstad is geworden, maakt het nodig ook nieuwkomers actief te benaderen met een informatief aanbod over de geschiedenis van de stad en de mogelijkheden tot participatie op de arbeidsmarkt, in het onderwijs, de cultuur en het vrijwilligerswerk. Nieuwkomers moeten zich snel Leidenaar of Leids ondernemer gaan voelen, ook als zij weten dat ze maar voor een beperkt aantal jaren in de stad zullen wonen.
- In de city marketing wordt een identiteit uitgedragen waarmee inwoners zich kunnen verbinden en die hen uitdaagt. Er zijn elders in de wereld steden die zich niet afficheren met hun ligging, geschiedenis of prachtige omgeving, maar met hun kernwaarden: “education, innovation, tolerance and general human decency”(Vancouver). In de marketing zitten de verwachtingen verpakt waar inwoners aan moeten voldoen en waar ze zelf aan kunnen bijdragen. Dat bevordert de ‘community building’. Let wel: het gaat niet om een logo of reclame-uiting; het gaat om een identiteit die zich onder woorden laat brengen als een uitdaging aan inwoners en ondernemers. Het debat over die kernwaarden mag tijd kosten. En wanneer ze eenmaal zijn vastgesteld, moeten ze voortdurend weer bevraagd en geactualiseerd worden.
- Er komt een verzamelplek waar verenigingen, burgerorganisaties en kleine ondernemingen zich kunnen melden met vragen om hulp, inspiratie, kennis, netwerken en energie van ondernemend Leiden. Die verzamelplek wordt het scharnierpunt waar burgers en ondernemers elkaar ontmoeten en gemeenschappelijke belangen identificeren.

Het ‘welcoming program’, het identiteitsdebat en de verzamelplek dragen er toe bij dat de inwoners zich niet als passieve consument opstellen, maar als actieve stedelingen, die verantwoordelijkheid accepteren voor hoogstedelijke voorzieningen.

## 10. EEN COMPLETE STAD VERGT INVESTERINGEN

---

We sluiten deze notitie af met een pleidooi voor een blijvend draagvlak bij politiek en bevolking voor investeringen in stad en regio. Grote investeringen in de gebouwde omgeving stuiten in Nederland vrijwel altijd op verzet. Dat is niet verkeerd: een kritisch debat draagt bij aan de kwaliteit van de investeringen. En het hoort bij de democratie. Het is uiteindelijk aan de gekozen politici om een afweging te maken.

Het publieke verzet krijgt vaak het nimby-etiket opgedrukt ('not in my backyard'): de ratio van investeringen in infrastructuur, bedrijventerreinen en huizenbouw wordt in algemene zin wel onderschreven, maar het moet wel uit de buurt blijven van de bewoners. In Leiden lijkt echter wat anders aan de hand te zijn. Bij de RijnGouwelijn was het verzet geen nimby-zaak. Er zijn zelfs indicaties dat de tracébewoners – de mensen en bedrijven die straks op een halte uit gaan kijken – eerder voor- dan tegenstander waren. Het verzet kwam van verder weg, uit de hele stad, ook uit wijken die ver van het tracé liggen. En het werd georganiseerd door mensen die geen persoonlijke belangen bij het tracé hadden. Het was verzet vanuit een politieke visie. Leiden heeft in kringen van investeerders aan deze gang van zaken de reputatie overgehouden een conservatieve stad te zijn, waar zowel in de politiek als in de publieke opinie weinig animo is voor investeringen in stad en omgeving. Van de stad gaat nu de roep uit dat de rust en regelmaat van de woonwijk belangrijker is dan het werk aan een nieuwe fase in de stadsontwikkeling. Het is zaak die roep te doorbeken en de reputatie van Leiden als een interessante stad voor investeringen – van zowel publieke als private aard – te herstellen. Daarover het volgende.

Voor bezit moet je zorgen. Dat weet elke huiseigenaar. Een huis waar je twintig jaar niet naar om kijkt, verliest een groot deel van z'n waarde. Twee generaties lang geen onderhoud plegen en je kunt het slopen. Dat geldt ook voor een stad of streek. Investeringen zijn nodig om waarde en welvaart op peil te houden. Van alleen maar behoud, gaat een stad hard achteruit. Toen in 2004 een berekening werd gemaakt van de herkomst van de OZB in Leiden, bleek dat 44% van de zakelijke OZB-opbrengst afkomstig was van stedelijk areaal dat in 1990 nog helemaal niet als zodanig bestond. En daar kwamen de inbreidingslocaties nog bij. Het kan dus snel gaan. Of dat in omgekeerde richting ook zo is -14 jaar niet-investeren en je bent 44% van je WOZ waarde kwijt- is niet hard te maken: zo'n experiment is gelukkig nooit gedaan. Maar we weten wel dat een gebrek aan investeringen zal leiden tot stilstand en daarmee tot achteruitgang.

In het begin van deze notitie is de aanleiding beschreven voor de krachtenbundeling in ondernemend Leiden waaraan thans gewerkt wordt: het collegeprogramma 'Samen leiden' van mei 2010. De eerste publicatie van de Commissie Stadsbreed kreeg de prozaïsche titel 'Startverklaring' mee en bevatte onder meer een schets over de samenhang van de plannen voor de RijnGouwelijn met die voor de RijnlandRoute, de Knoop Leiden-West, de Oostelijke Ringweg, de locatie-Valkenburg en de revitalisering van de zuidelijke Bollenstreek. En een lange reeks indirect met het regionale investeringsschema samenhangende projecten, zoals de Lammermarkt, de Meelfabriek, het ROC en andere. Met het schrappen van het binnenstadstracé van de RijnGouwelijn zou de hoeksteen worden weggehaald uit een investeringspakket waaraan tien tot vijftien jaar is gewerkt en waar inmiddels honderden miljoenen voor op de plank waren gelegd. Het stilvallen van de plannen en hun realisatie en

de reputatie van een onberekenbare overheid die geen eigen keuzes maakt ten opzichte van de publieke opinie, zouden gezamenlijk de gebiedsontwikkeling voor een reeks van jaren doen stil vallen. Zowel particuliere investeerders als de besluitvormers over publieke budgetten zijn immers alleen in voorstellen geïnteresseerd die kunnen rekenen op een duurzaam bestuurlijk draagvlak. We zouden dus alsnog op dat gevreesde experiment uitkomen: tien tot veertien jaar niet investeren in de regio. In de 'Startverklaring' is het 'risicogebied' van dat experiment op basis van historische vergelijkingen bepaald op 20% tot 30% van de WOZ-waarde van de stad, dat is €3.2 tot €4.7 miljard, waarbij zowel niet-woningen als woningen worden getroffen. Die vermogensontwikkeling en welvaartsbasis zou alleen al de stad Leiden mislopen bij het doorgaan van dat experiment. Leiden zou feitelijk de weg bewandelen van krimp- en afbouwregio's in het noorden en zuiden van het land. Het verschil met die regio's is dat daar sprake is van een ontvolking en hier van een politiek gemotiveerde stilstand.

## SLOT

---

We moeten onder ogen zien dat het probleem niet alleen in de politiek zit. Als we kijken naar de electorale bewegingen van de laatste twee decennia, dan representeert de politiek weldegelijk de stand van de opinievorming in de bevolking. Leiden heeft in dat opzicht een ander probleem dan Utrecht, Amsterdam, Groningen of andere steden waar de bevolking weliswaar ook kritisch is, maar het feit dat er geïnvesteerd moet worden, niet ten principale betwist. Het probleem zit dus ook in de bevolking zelf. Het niet-economische karakter van de stad en de eenzijdige ontwikkeling tot woonmilieu hebben de alertheid voor de noodzaak om aan stad en regio te blijven werken, ondergraven. Geld, vermogen en waardeschepping zijn bij wijze van spreken natuurverschijnselen geworden, die vanzelf komen.

Het is zaak een blijvend draagvlak te scheppen in de publieke opinie voor de noodzaak om te investeren. Dat staat geheel los van het normale democratische debat over aard, richting en inpassing van die investeringen.

We denken niet dat met 'beter uitleggen' van plannen dat draagvlak voor investeringen weer terug komt. Er is een meer fundamentele strategie nodig, namelijk het herstel van het verband tussen eigen acties en eigen verantwoordelijkheid aan de ene kant en welvaart en vermogensontwikkeling aan de andere kant. In die zin moet de hele stad ondernemender worden. Leiden moet de plek bij uitstek worden waar de overheid zich beperkt tot de rol van regisseur en schild voor de kwetsbaren', maar voor het overige burgers en ondernemers uitdaagt om zelf hun stad vorm te geven.