



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

*Handwritten:* Nieuw fysiek ontwerp  
Beleidsbest. plan De Baanderij  
Gem. Leiderdorp

**Gedeputeerde Staten**

Directie Ruimte en Mobiliteit  
Afdeling Ruimte en Wonen  
Contact  
H.L. de Lange  
T 070 - 441 74 65  
hl.de.lange@pzh.nl

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

Burgemeester en Wethouders van Leiderdorp

GEMEENTE LEIDERDORP		
Postcode BP		
-1731-212		
22 MEI 2009		
B	W	S
Weeknr. 311		
Afdeling:		

Datum **19 MEI 2009**

Ons kenmerk  
PZH-2009-375134  
Uw kenmerk  
ROM/MHS  
Bijlagen  
Div.

Onderwerp  
Artikel 28 WRO, gedeeltelijke goedkeuring  
bestemmingsplan "Bedrijventerrein De Baanderij"

Geacht college,

Hierbij zenden wij u twee exemplaren van ons besluit tot gedeeltelijke goedkeuring van bovengenoemd bestemmingsplan. Deze toezending dient tevens te worden beschouwd als de in artikel 28, lid 5, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bedoelde bekendmaking.

Op grond van artikel 28, lid 6 van de WRO dient ons besluit met het bestemmingsplan met ingang van de zesde week na deze bekendmaking gedurende zes weken op de gemeentesecretarie ter inzage te worden gelegd. Op het moment van terinzagelegging begint ook de beroepstermijn, die zes weken duurt. Gedurende die termijn kunnen belanghebbenden die zich tijdig tot ons college hebben gewend, belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij daartoe redelijkerwijs niet in staat waren en belanghebbenden die bezwaar hebben tegen een onthouding van goedkeuring, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De dag nadat de beroepstermijn is afgelopen, wordt ons besluit van kracht (artikel 28, lid 7, van de WRO), tenzij gedurende die termijn naast het indienen van een beroep tevens bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om een voorlopige voorziening wordt gedaan (artikel 56b, lid 1, van de WRO, artikel 36 van de Wet op de Raad van State juncto artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht). Indien dat het geval is, wordt ons besluit niet van kracht voordat op dat verzoek is beslist.

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

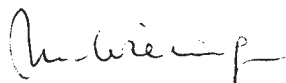
Twee door ons gewaarmerkte plansets, alsmede enkele niet-gewaarmerkte plansets, zenden wij hierbij retour.

Tram 9 en bussen 18,  
22, 65 stoppen dichtbij  
het provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris,

voorzitter,



M.H.J. van Wieringen-Wagenaar



J. Franssen

Bijlagen:

- Besluit
- Verslag hoorzitting
- Advies PPC

Afschrift aan:

- VROM-Inspectie
- PPC

VERZONDEN 20 MEI 2009

**19 MEI 2009**

**BESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZUID-HOLLAND MET BETREKKING TOT HET VASTGESTELD BESTEMMINGSPLAN "BEDRIJVENTERREIN DE BAANDERIJ" VAN DE GEMEENTE LEIDERDORP**

**I. Inleiding**

Bij brief van 10 november 2008, verzonden op 12 november 2008, ontvangen op 13 november 2008, hebben Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leiderdorp ons verzocht om goedkeuring te verlenen aan het door de raad van die gemeente op 27 oktober 2008 (gewijzigd) vastgestelde bestemmingsplan "Bedrijventerrein De Baanderij", bestaande uit een plankaart en voorschriften als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het vastgestelde bestemmingsplan is voorgelegd aan de Provinciale Planologische Commissie (PPC). De PPC heeft geadviseerd het plan goed te keuren.

**II. Inhoud**

Het bestemmingsplan voorziet in een actuele bestemmingsregeling voor het bestaande bedrijventerrein. Enerzijds is het plan beheersgericht, anderzijds biedt het plan ruimte voor herinrichting met o.a. intensief ruimtegebruik, aanpassing van de infrastructuur, meervoudig grondgebruik, et cetera. Daarbij zijn ook niet-bedrijfsfuncties toegestaan als maatschappelijke instellingen en kantoren.

**III. Beoordeling plan**

Behoudens hetgeen wij onder VI ten aanzien van de naar voren gebrachte bedenking overwegen, constateren wij dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met rijks- en provinciaal beleid, met uitzondering van de loswal aan De Zijl. Wij overwegen over die loswal het volgende.

In het kader van het gevoerd overleg ex artikel 10 Bro over het voorontwerpbestemmingsplan is bij brief met kenmerk DRM/ARW/11699 verzocht om rekening te houden met het provinciaal beleid om bestaande laad- en losactiviteiten te behouden en waar mogelijk te verbeteren om beroepsgoederenvervoer over water te stimuleren. Dit als vervolg op de op 28 januari 2005 verzonden brief met kenmerk DBI-2005-479 over de gewenste gebruiksmogelijkheden van de loswal. Verzocht is om het bestemmingsplan op een aantal aspecten aan te passen, onder meer ten aanzien van een betere benutting van de loswal en ten aanzien van de overslagwerkzaamheden. Daarbij is gewezen op de beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart.

Bij de afweging van de diverse in geding zijnde belangen heeft de gemeenteraad bij gelegenheid van de vaststelling van het bestemmingsplan besloten om de loswal te bestemmen naar huidig gebruik. Daarbij zijn de huidige gebruiksmogelijkheden van de loswal in artikel 5 van de voorschriften geregeld, met uitzondering van de overslagactiviteiten.

Wij zijn van oordeel dat het raadsbesluit hierover in strijd is met het provinciaal beleid, zoals dat is vastgelegd in het vigerende streekplan Zuid-Holland West en met de vigerende beleidsnota "Provinciale vaarwegen en scheepvaart 2006". Er is onvoldoende rekening te houden met het provinciaal beleid om voor deze belangrijke vaarverbinding met hoofdfuncties voor ondermeer de beroepsvaart de bestaande laad- en losactiviteiten te behouden en waar mogelijk te verbeteren om beroepsgoederenvervoer over water te stimuleren. Wij achten dit in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Tevens zijn wij van oordeel dat het bestemmingsplan in strijd met het recht tot stand is gekomen. Enerzijds omdat de raad onvoldoende heeft gemotiveerd - bij het bestemmen naar bestaand gebruik - waarom is afgeweken van het voornoemd vigerend provinciaal ruimtelijk beleid.

Anderzijds omdat de raad onzorgvuldig heeft gehandeld inzake (de inventarisatie van en de regeling voor) het huidig gebruik. Ten onrechte is geen rekening gehouden met de overslag van bulkgoederen, welke overslagactiviteiten langdurig hebben plaatsgevonden en nog steeds plaatsvinden. Enkele voorbeelden van dergelijke overslagactiviteiten die in de afgelopen 10 jaar hebben plaatsgevonden zijn: 800 ton lavablokken t.b.v. Zuiderpark Den Haag, 5.000 ton ketelzand t.b.v. Vinexwoningbouwlocatie Leidschenveen, 10.000 m3 grondoverslag, 14.000 m3 ophoogzand t.b.v. woningbouwlocatie Driegatenbrug te Leiderdorp, 32.000 m3 zand t.b.v. provinciale wegen N445/N446, 30.000 m3 zand t.b.v. infrastructurele werken in Leiderdorp. Om een indicatie te geven wat bijvoorbeeld het overslaan van 30.000 m3 zand betekent: dit zijn circa 30 scheepsladingen zand die - bij twee keer daags lossen - 15 werkdagen de loswal bezet houden.

Wij merken verder op dat per 25 oktober 1994 een milieuvergunning van kracht is voor bulkoverslag. In die vergunning is geregeld het laden en lossen van goederen (in hoofdzaak zand), het overslaan van deze goederen in een trechter, het laden en lossen van schepen door middel van één mobiele of vaste kraan, een en ander van ma-vrij van 07.00 uur tot 19.00 uur en niet op andere tijden, feestdagen en in het weekend.

Omdat de raad in het bestemmingsplan geen voorschriften heeft gegeven voor het gebruik van de loswal ten behoeve van de overslag van bulkgoederen, wordt die overslag feitelijk wegbestemd. Dientengevolge is naar ons oordeel geen sprake van het bestemmen naar huidig gebruik (binnen de in voornoemde vergunning bepaalde mileuruiimte). Het bestemmingsplan is naar ons oordeel in strijd met het recht door de raad vastgesteld.

Wij hebben daarom besloten goedkeuring te onthouden aan artikel 5 lid 1 sub b, aan het met rood omliggende gedeelte van de plankaart voor zover het de bestemming loswal (lw) betreft, waarbij de dubbelbestemming "waterstaat - waterkering" (op de plankaart en in artikel 11) in stand blijft.

#### **IV. Bedenkingen**

Het vastgestelde bestemmingsplan is van 20 november 2008 tot en met 31 december 2008 ter inzage gelegd. De bekendmaking is gepubliceerd op 19 november 2008. Bij ons college zijn de volgende bedenkingen ingekomen:

1. Dullaart Glas Leiden B.V. / Construverre B.V., R.M.R. Dullaart (directeur), Kabelbaan 1, 2352 BL Leiderdorp (brief van 22 december 2008, ingekomen op 24 december 2008);
2. Mevrouw Mr. Drs. M.F.N. Pikart - Van den Berg, Keizershof 8, 2353 SR Leiderdorp (brief van 23 december 2008, aangetekende zending afgeleverd op 30 december 2008), gemachtigde van de heer P.R.E. Verra, Rozemarijntuin 45, 2353 PC Leiderdorp.

#### **V. Behandeling bedenkingen**

Reclamant ad. 1 heeft geen zienswijze bij de raad ingediend. De bedenking heeft geen betrekking op een door de raad gewijzigd vastgesteld deel van het bestemmingsplan. Gelet op het bepaalde in artikel 27 van de WRO is aan reclamant de gelegenheid geboden om aan te tonen dat reclamant redelijkerwijs niet in staat is geweest de zienswijze bij de raad kenbaar te maken. Reclamant heeft van die gelegenheid geen gebruik gemaakt. Reclamant is niet-ontvankelijk. Wij hebben besloten de bedenking buiten beschouwing te laten.

De bedenking van reclamant ad 2. is een vervolg op de door reclamant bij de gemeente ingediende zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan. De bedenking is tijdig ingediend. De bedenking is door ons in beschouwing genomen.

#### **VI. Samenvatting en beoordeling bedenking ad. 2**

Ingevolge het bepaalde in artikel 28 lid 2 van de WRO, in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), hebben wij de taak om mede op basis van de ingebrachte bedenkingen te bezien of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te

geven die de raad uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast dienen wij er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd is met het recht.

Wij hebben de bij ons ingekomen bedenking ad. 2 als volgt in beschouwing genomen.

#### **VI.1 Samenvatting bedenking ad. 2**

De heer Verra exploiteert een sportverzorgingscentrum annex fitness- en spinningcentrum op de eerste verdieping van de gebouwen Draadbaan 30, 32 en 34. In het ontwerpbestemmingsplan was voor Draadbaan 32 een maatbestemming "fitnesscentrum" gegeven, reclamant heeft toen door middel van een zienswijze aan de raad verzocht eenzelfde aanduiding te geven voor de panden Draadbaan 30 en 34. In het nadien door de raad vastgestelde bestemmingsplan is de aanduiding "fitnesscentrum" niet meer terug te vinden op de plankaart noch in artikel 3.1.2 van de voorschriften. Reclamant verzoekt goedkeuring te onthouden aan Draadbaan 30, 32 en 34.

Bij gelegenheid van de op 7 mei 2009 gehouden hoorzitting in het Provinciehuis heeft reclamant de bedenking nader toegelicht. Het verslag van het ter zitting besprokene is aan reclamant toegezonden.

#### **VI.2 Beoordeling bedenking ad. 2**

In het bestemmingsplan heeft de raad over de zienswijze als volgt geoordeeld.

"Op 13 april 2004 heeft het college van B&W inderdaad vrijstelling verleend voor een sportverzorgingscentrum op de eerste verdieping van het pand Draadbaan 32-34. Indien aanvrager het sportverzorgingscentrum wil vergroten zal ze hiervoor een vrijstellingsprocedure moeten doorlopen met instemming van het REO. De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan. Wel zal de correcte aanduiding op de plankaart worden weergegeven".

Wij stellen vast dat voor bedoelde percelen op de plankaart de bestemming BT "Bedrijventerrein" is gegeven. Noch op de plankaart, noch op de bijbehorende legenda, is sprake van een (sub-) bestemming voor fitness e.d. Wel is sprake van een aanduiding "1-3a" die verwijst naar de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Daarin is echter geen categorie opgenomen voor sport- of fitnessvoorzieningen.

In artikel 3 "Bedrijventerrein" is in artikel 3.4.1 sub b een vrijstellingsregeling van de gebruiksvoorschriften opgenomen. Deze regeling luidt: "Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in artikel 3.1.1. jo artikel 17 voor het toelaten van ..... fitnesscentra."

Vervolgens wordt in artikel 3.4.3 aangegeven dat vrijstelling slechts kan worden verleend voor bouwlagen boven de eerste bouwlaag, alsmede dat - alvorens vrijstelling wordt verleend - advies wordt ingewonnen bij het REO Rijn en Bollenstreek.

Wij stellen vast dat op basis van artikel 19 lid 3 WRO op 13 april 2004 door B&W vrijstelling is verleend ten behoeve van een sportverzorgingscentrum op de eerste verdieping van Draadbaan 32-34.

Bij gelegenheid van de hoorzitting is ons gebleken dat door B&W in 2009 eveneens vrijstelling is verleend voor Draadbaan 30. In dat laatste besluit is tevens een gedoogbeschikking afgegeven voor een periode van 4 jaar om de begane grond van Draadbaan 32-34 te gebruiken ten behoeve van een sportverzorgingscentrum.

Reclamant heeft ter zitting verklaard dat ook de begane grond van Draadbaan 30 ten behoeve van een sportverzorgingscentrum in gebruik is.

Op grond van vaste jurisprudentie zijn wij van oordeel dat bestaand legaal gebruik als zodanig had moeten worden bestemd. In dit concrete geval had de vrijstelling voor het gebruik ten behoeve van een sportverzorgingscentrum opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan, bijvoorbeeld met een maatbestemming. Nu dat niet is gebeurd, is strijd met het recht ontstaan. Dientengevolge onthouden wij goedkeuring aan Draadbaan 30-32-34 zoals met rood is aangeduid op de plankaart.

In het kader van het gevoerd overleg ex artikel 10:30 Awb heeft het gemeentebestuur aangegeven de huidige bestemmingsregeling voor Draadbaan 30-32-34 afdoende te vinden. Ten aanzien van de loswal heeft de gemeente aangegeven dat de uitbreidingsmogelijkheden van de loswal beperkt zijn, ondermeer

vanwege de ter plaatse beschikbare ruimte en omdat de Rietsschans niet de capaciteit heeft om het groeiend vrachtverkeer op te vangen. De gemeente is niet tegen overslag van bulkgoederen, maar in beperkte vorm en toetsbaar. Daarom heeft de gemeente gekozen voor een vrijstelling en geen rechtstreekse toelating. Wij oordelen daarover dat minimaal het bestaand legaal gebruik van de loswal als zodanig had moeten worden bestemd, hetgeen niet is gebeurd.

Het gevoerd overleg heeft niet geleid tot andere inzichten.

## **VII. Besluit**

Gezien het voorgaande en mede gelet op de Wet op de ruimtelijke ordening besluiten wij:

1. de in behandeling genomen bedenking gegrond te verklaren;
2. goedkeuring te onthouden aan Draadbaan 30-32-34 zoals met rood is aangeduid op de plankaart;
3. goedkeuring te onthouden aan artikel 5.1 sub b en aan artikel 5.2.2, alsmede aan het met rood aangeduide gedeelte op de plankaart voor zover het de bestemming loswal (lw) betreft en waarbij de dubbelbestemming "waterstaat - waterkering" in stand blijft;
4. het bestemmingsplan voor al het overige goed te keuren;
5. het gemeentebestuur - voor zover nodig - te wijzen op artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke ordening;
6. voor wat betreft het beroep tegen dit besluit te wijzen op het gestelde in artikel 54 van die wet;
7. dit besluit te zenden aan:
  - a. burgemeester en wethouders van Leiderdorp;
  - b. de raad van de gemeente Leiderdorp;
  - c. de onder IV.2 genoemde reclamant;
  - d. de Provinciale Planologische Commissie;
  - e. de VROM-Inspectie.

bestemmingsplan

# **De Baanderij**

**gemeente Leiderdorp**

oktober 2008

projectnummer 87.75.00 / 60186.01





# INHOUD

## TOELICHTING

### SAMENVATTING

**1**

## 1

### INLEIDING

**1**

#### 1.1

AANLEIDING EN DOELSTELLING

1

#### 1.2

LIGGING PLANGEBIED

1

#### 1.3

GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN

1

#### 1.4

LEESWIJZER TOELICHTING

2

## 2

### HET PLAN

**3**

#### 2.1

INLEIDING

3

#### 2.2

BESTAANDE SITUATIE

3

#### 2.3

BEHEER VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE SITUATIE

6

## 3

### ONTWIKKELINGEN

**11**

#### 3.1

INLEIDING

11

#### 3.2

HERONTWIKKELING BEDRIJVENTERREIN

11

#### 3.3

HERONTWIKKELING ROC-TERREIN

15

## 4

### UITVOERBAARHEID

**18**

#### 4.1

INLEIDING

18

#### 4.2

BELEID

18

#### 4.3

MILIEU

26

#### 4.4

WATER

33

#### 4.5

DUURZAAMHEID

36

#### 4.6

ECOLOGIE

37

#### 4.7

CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

38

#### 4.8

VERKEER EN PARKEREN

39

#### 4.9

ECONOMISCHE HAALBAARHEID

39

#### 4.10

HANDHAAFBAARHEID

40

## 5

### WIJZE VAN BESTEMMEN

**41**

#### 5.1

ALGEMEEN

41

#### 5.2

METHODIEK

41

#### 5.3

BESTEMMINGEN

42

#### 5.4

DUBBELBESTEMMINGEN

43

## 6

### DE PROCEDURE

**44**

#### 6.1

INSPRAAK

44

#### 6.2

OVERLEG

44

#### 6.3

AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

44

#### 6.4

ZIENSWIJZEN

45

## **BIJLAGEN**

- Advies externe veiligheid – LPG-tankstation Baanderij Leiderdorp; Opstellen verantwoordingsnotitie groepsrisico; d.d. 10 augustus 2006 (revisie groepsrisico 18 september 2006)
- Notitie "De Baanderij: op den duur duurzaam...?"
- Nota inspraak en overleg
- Nota beantwoording zienswijzen en afronding artikel 10 Bro - overleg

## SAMENVATTING

### ***doel van het bestemmingsplan***

Het doel van voorliggend bestemmingsplan is een actuele bestemmingsregeling te hebben voor het bedrijventerrein De Baanderij van de gemeente Leiderdorp. Dit bestemmingsplan is dan ook in de eerste plaats beheersgericht. Dat wil zeggen dat de huidige bebouwing en het huidige gebruik centraal staan en dat hiervoor een actueel ruimtelijk-juridisch kader is gemaakt. Naast het opstellen van een beheersregime voor de bestaande situatie is een visie opgesteld voor de toekomstige situatie van het bedrijventerrein. De visie vormt de basis voor een van de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, namelijk het herinrichten van het bedrijventerrein. Het betreft het intensiveren van het terrein (hoeveelheid bebouwing en bouwhoogte), aanpassen van de infrastructuur, meervoudig grondgebruik, etc.. Om dit mogelijk te maken is gekozen om het ruimtelijk-juridisch kader voor de bestaande situatie hierop zoveel mogelijk af te stemmen. Dit betekent dat het flexibel is als het gaat om bouwmassa (er is meer toegestaan dan dat er in de huidige situatie aanwezig is) en gedetailleerd is als daartoe vanuit beleidsmatige overwegingen aanleiding voor is. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de mate waarin niet-bedrijfsfuncties zijn toegestaan en de wijze waarop rekening is gehouden met hindergevoelige functies. Verder geldt dat in de periode waarin dit bestemmingsplan is opgesteld, de planvorming voor een nieuwe inrichting en bestemming van de ROC-locatie (in de huidige situatie een maatschappelijke voorziening) onvoldoende is uitgewerkt. Onderdelen die nog nadere uitwerking behoeven zijn de problematiek rondom milieu en de uitkomsten van het aantal m<sup>2</sup> b.v.o.. Zonder deze uitwerking, laat de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) het niet toe om een bestemmingsregeling op te nemen voor de nieuwe situatie (directe bestemming) of om er een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO voor op te nemen (indirecte bestemming). Er is dan ook besloten om de locatie in dit bestemmingsplan de Baanderij te bestemmen overeenkomstig de bestaande situatie, namelijk als maatschappelijke voorziening op een bedrijventerrein. De milieuzonering op de plankaart is afgestemd op de huidige situatie. Dit betekent dat rekening is gehouden met een hindergevoelige functie op het ROC-terrein, namelijk een maatschappelijke bestemming in de huidige situatie. De ontwikkeling zal te zijner tijd een eigen planprocedure doorlopen.

### ***de bedrijfsfunctie***

De bedrijfsfunctie krijgt een uniforme regeling waar flexibele bouwmogelijkheden zijn gegeven met ruime gebruiksmogelijkheden. Via een zonering wordt er voor gewaakt dat de bedrijven niet hinderlijk in hun gebruik kunnen zijn richting woningen in de omgeving. De zonering die wordt gehanteerd is die van de uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. Op het bedrijventerrein zijn lichte en middelzware bedrijven, perifere detailhandel en in beperkte mate kantoorvestigingen toegestaan. Nieuwe bedrijfswoningen zijn niet toegestaan. De bestaande bedrijfswoningen mogen wel aanwezig zijn (en blijven).

### ***de niet-bedrijfsfuncties***

De bestaande niet-bedrijfsfuncties op het bedrijven terrein krijgen een passende bestemming. In dit plan zijn daarom voor de bestaande maatschappelijke instellingen en grote kantoren specifieke regelingen opgenomen. De woningen aan de rand van het bedrijventerrein worden tot woning bestemd en via subbestemmingen wordt aangesloten bij de feitelijke woningtype. Via deze regeling krijgen de woningen direct bouwrecht voor hoofd- en bijgebouw. Aan huis gebonden beroepen zijn toegestaan.

De publieke ruimte krijgt een brede en flexibele bestemming. In deze bestemming is de huidige inrichting van de omgeving mogelijk (wegen, plantsoenen, groenstroken, parkeerplaatsen, etc.) maar ook een andere inrichting.

# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING EN DOELSTELLING

De gemeente Leiderdorp heeft besloten om een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het bestaande bedrijventerrein De Baanderij. Belangrijkste reden is dat de vigerende bestemmingsplannen inmiddels 10 jaar oud zijn en daarom op grond van artikel 33 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening moeten worden herzien. De actualisatie is tevens de gelegenheid voor heroriëntering en herformulering van het beleid. De doelstelling is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan met een tweeledig karakter. Enerzijds moet het consoliderend van aard zijn voor het beheer van de bestaande situatie, anderzijds moet het (toekomstige) ontwikkelingen mogelijk maken.

## 1.2 LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied betreft het bedrijventerrein De Baanderij in Leiderdorp. Het is een bestaand bedrijventerrein van circa 30 hectare (circa 130 bedrijven), gelegen in een woonomgeving. Het terrein wordt begrensd door De Zijl, de Zijloordkade, de Van der Marckstraat, Lijnbaan, de sloot achter de bedrijven aan de Touwbaan, de Rietschans en de Engelandaal / N445-Willem de Zwijgerlaan. Op onderstaande afbeelding is het ligging van het plangebied weergegeven.



*globale ligging plangebied*

## 1.3 GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt, nadat het van kracht wordt, de vigerende regelingen uit een aantal bestemmingsplannen. Tot op dat moment geldt voor het plangebied dus hetgeen planologisch is geregeld in deze bestemmingsplannen. Dit zijn:

- Zijllaan en Meijepolder '68, vastgesteld op 19 september 1969 en goedgekeurd op 19 mei 1970;

- 1<sup>e</sup> partiële herziening Zijllaan en Meijepolder '68, vastgesteld op 13 november 1972 en goedgekeurd op 13 juni 1973;
- 2<sup>e</sup> partiële herziening Zijllaan en Meijepolder '68, vastgesteld op 1 augustus 1977 en goedgekeurd op 23 mei 1978;
- 3<sup>e</sup> partiële herziening Zijllaan en Meijepolder '68, vastgesteld op 26 augustus 1985 en goedgekeurd op 18 januari 1986;
- 4<sup>e</sup> partiële herziening Zijllaan en Meijepolder 1968, vastgesteld op 16 december 1997;
- partiële herziening voorschriften erfbebouwingsregelingen Leiderdorp.

#### 1.4 LEESWIJZER TOELICHTING

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een plankaart met bijbehorende voorschriften, vergezeld van een toelichting. De voorschriften en de plankaart vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving met de relevante onderzoeksresultaten. Tevens worden hierin de resultaten van het vooroverleg ex artikel 10 Bro en de inspraak opgenomen.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 het beheergerichte deel van dit bestemmingsplan. Hierin wordt binnen het beheerskader, wat de doelstelling is van dit plan, aangegeven wat de situatie is die middels voorliggend bestemmingsplan wordt beheerd en hoe dit ruimtelijk-juridisch wordt beheerd. Hieraan liggen planologische afwegingen ten grondslag. De ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, zijn uiteengezet in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 komt de uitvoerbaarheid van het plan aan de orde. Vanuit de verschillende van invloed zijnde haalbaarheidsaspecten wordt in dit hoofdstuk beschreven waarom het voorliggend bestemmingsplan kan worden uitgevoerd.

In hoofdstuk 5 is de wijze van bestemmen weergegeven. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan juridisch wordt geregeld. Er wordt beschreven hoe de plankaart en de voorschriften zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe de voorschriften moeten worden geïnterpreteerd en uitgelegd.

In het laatste hoofdstuk van dit bestemmingsplan wordt ingegaan op de procedure die voorliggend bestemmingsplan doorloopt.

## 2 HET PLAN

### 2.1 INLEIDING

Dit bestemmingsplan heeft deels een beheergericht karakter. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe dit beheer er voor de diverse bestaande functies uitziet en waarom dat zo gedaan wordt. Hiertoe is in paragraaf 2.2 een korte beschrijving opgenomen van de huidige situatie van het plangebied. Daarna wordt in paragraaf 2.3 ingegaan op de achtergronden bij het beheer van de bestaande situatie. Voor het beheergerichte deel is met name de planologische gedachte achter de bestemmingssystematiek van belang. Het is de beleidsmatige motivering voor de manier waarop de beheerfunctie van dit bestemmingsplan wordt ingevuld.

### 2.2 BESTAANDE SITUATIE

#### 2.2.1 *functies*

De Baanderij was van oudsher een bedrijventerrein met veel industrie en bouwnijverheid en is ontstaan rond de Verenigde Touwfabriek (Verto). Dit bedrijf vestigde zich in 1919 aan de Zijldijk en breidde steeds verder uit richting het oosten. In 1993 is het bedrijf failliet gegaan. Sindsdien is dit deel van het bedrijventerrein opnieuw ingericht. Door het verdwijnen van bedrijven zijn in de loop der tijd andere vormen van bedrijvigheid op het terrein gekomen en is de eigendomssituatie meer versnipperd geraakt. Het terrein bestaat hierdoor uit verschillende deelgebieden die niet in samenhang met elkaar zijn ontwikkeld. Op het terrein van de Verenigde Touwfabrieken (Verto) is, na een grondige bodemsanering, vanaf 1997 ruimte geschapen voor perifere detailhandel (detailhandel buiten reguliere stads- en winkelcentra). Het gebied rond de Zijlbaan richt zich voor een belangrijk deel op woninginrichting en doet het zelf. Het gebied rond de Touwbaan kan als autoboulevard worden aangemerkt.

Binnen het bedrijventerrein van De Baanderij is een functioneel onderscheid te maken. In grote lijnen zijn de verschillende functies in gebieden/zones toe te delen. Niet alleen de functies, maar ook de ruimtelijke opbouw en schaalgrootte van de bedrijven vormen



*globale functionele indeling huidige situatie*

daarbij het uitgangspunt. In grote lijnen is in de gebieden/zones het volgende onderscheid te maken:

- 1 Kantoren, school en kleinschalige bedrijven (noordelijk deel);
- 2 Gemengd gebied van voorzieningen, bedrijven en wonen (oostelijk deel);
- 3 Perifere detailhandel (centrale deel - noord);
- 4 Intensieve bedrijventone met gemengde bedrijven (centrale deel – zuid);
- 5 Gemengde bedrijven met overwegend autobedrijven(zuidelijk deel).

Op De Baanderij zijn circa 130 bedrijven gevestigd<sup>1</sup>. Vormen van bedrijvigheid die veelvuldig voorkomen zijn bouw(gerelateerde) bedrijven (17%), auto(gerelateerde) bedrijven (ca. 17%), woon(gerelateerde) bedrijven (ca. 12%), onderwijs (ca. 3%) en dienstverlening (ca. 20%). Deze vormen van bedrijvigheid zijn gezichtsbepalend voor De Baanderij. De resterende bedrijven zijn actief in andere sectoren als groothandel, transport en logistiek. Er is een beperkt aantal (bedrijfs)woningen aanwezig. Voorts staan in de zuidoosthoek van het plangebied (Beukenschans) een aantal meergezinswoningen (deze behoorde vroeger bij Verto).

Op het bedrijventerrein is een aantal zelfstandige kantoren aanwezig, met name rond Kabelbaan en Draadbaan. Ook bevinden zich op het terrein enkele maatschappelijke functies zoals het Regionaal Opleidingscentrum (ROC), een nevenvestiging van de VSO/ZMOK-school Leo Kanner. Daarnaast komen op het terrein een aantal woonkantoorfuncties voor.

### **2.2.2 ruimtelijke structuur**

Een goede ruimtelijke structuur en ruimtelijke eenheden/clusters is nauwelijks te onderscheiden. Gelijksortige bedrijven zijn over het bedrijventerrein verspreid, oudbouw en nieuwbouw staan door elkaar in diverse bouwstijlen. Eenheid en identiteit van de te onderscheiden deelgebieden is nagenoeg niet aanwezig.

### **2.2.3 verkeerstructuur**

Leiderdorp grenst aan de westkant aan de stad Leiden, en aan de oostkant aan de A4. Door de ligging aan de A4 is Leiderdorp met de auto goed bereikbaar. Vanaf de afslag Hoogmade is De Baanderij via de Persant Snoepweg en de Engelendaal te bereiken. De kruising Engelendaal - Willem de Zwijgerlaan wordt momenteel heringericht ter verbetering van de ontsluiting van het bedrijventerrein voor zowel autoverkeer als langzaamverkeer. Met het openbaar vervoer is De Baanderij slechter bereikbaar. Het dichtstbijzijnde station is Leiden, vanwaar men met een bus De Baanderij kan bereiken.

De Baanderij wordt door een interne structuur ontsloten. De belangrijkste wegen zijn de Rietschans, Touwbaan en de Lijnbaan. De beperking van de huidige structuur is dat er geen rondrijmogelijkheid bestaat. Daarom is een kortsluiting gerealiseerd tussen de Lijnbaan en de Touwbaan (zogenaamde by-pass). Voordeel hiervan is dat het (vracht)verkeer van De Baanderij nu niet meer door de naastgelegen woonwijk hoeft. In de huidige situatie zijn er diverse locaties die onvoldoende inspelen op de gewenste parkeerbehoefte. Daarnaast laat de kwaliteit en leesbaarheid van de openbare ruimte te wensen over.

<sup>1</sup> Bron: evaluatie economisch beleidsplan "Leiderdorp: Poort tot de regio"; december 2005



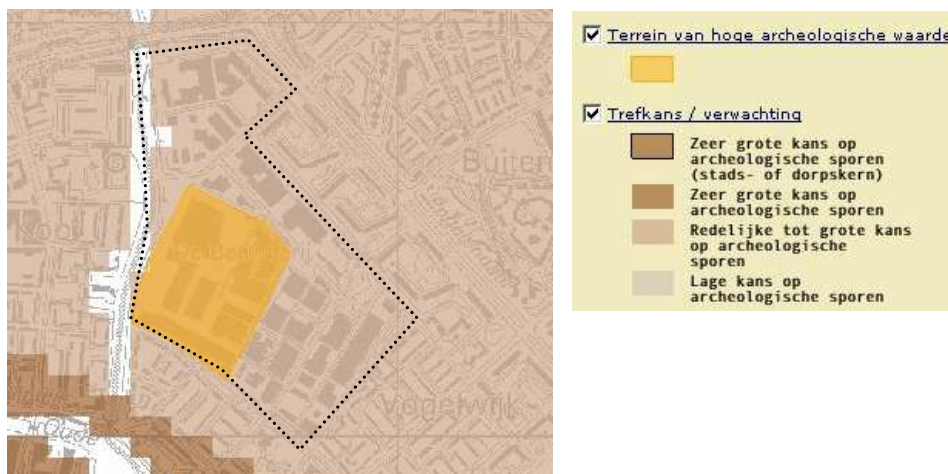
Op het terrein zijn bijna geen vrijliggende fietspaden aanwezig. Ondanks dat de profielen redelijk royaal zijn uitgevoerd, wordt door geparkeerd staande auto's en vrachtwagens de fietser in zijn ruimte beperkt. De verkeersveiligheid voor fietsers is momenteel niet optimaal. Er zijn plannen om hierin verbetering aan te brengen.

De Baanderij grenst aan De Zijl. Ter hoogte van Rietschans is een loswal gesitueerd. De loswal wordt af en toe gebruikt voor het lossen van bouwmaterialen en voor het aanmeren van grotere pleziervaartboten. Hiervoor is toestemming nodig van de waterbeheerder, namelijk de provincie. Onderstaande activiteiten zullen worden opgenomen in een nieuwe de gehele inrichting omvattende milieuvergunning:

- 1 Het aan en van boord zetten van auto's van schippers (vanaf binnenvaartschepen);
- 2 Het toestaan van het afmeren van passagierschepen van maatschappelijke instellingen zoals het Rode Kruis en de Zonnebloem, ten behoeve van het aan en van boord brengen van passagiers en/of enkele overnachtingen ter plaatse.
- 3 Incidenteel (maximaal 12 dagen per jaar) is de loswal te gebruiken voor exceptioneel transport en/of projecten van groot maatschappelijk en economisch belang.

#### 2.2.4 archeologie en cultuurhistorie

Op de Cultuurhistorische Hoofdstructuurkaart van de provincie Zuid-Holland is een deel van het plangebied aangeduid als terrein van hoge archeologische waarde. Het betreft het gebied van het voormalige kasteel De Zijlhof, daterend uit de late middeleeuwen (Monumentnummer 4051, Statuscode MG<sup>2</sup>). De rest van het plangebied heeft een redelijke tot grote kans op archeologische sporen. In paragraaf 2.3.4 is aangegeven op welke wijze dit bestemmingsplan toeziet op het beheer van eventueel nog aanwezig bodemarchief.



*Uitsnede archeologische waardenkaart (bron: provinciale cultuurhistorische hoofdstructuur)*

<sup>2</sup> Bron: provinciale cultuurhistorische hoofdstructuur

## 2.3 BEHEER VAN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE SITUATIE

### 2.3.1 *bedrijfsterrein*

#### *Zonering*

De Baanderij is een bestaand bedrijventerrein dat wordt omgeven door woonwijken. De bedrijfsfunctie op het bedrijventerrein De Baanderij krijgt een uniforme regeling waar flexibele bouw mogelijkheden zijn gegeven met ruime gebruiksmogelijkheden. Via een zonering wordt er voor gezorgd dat het gebruik van een bedrijf niet milieuhinderlijk wordt voor de omliggende woningen. De zonering die is opgenomen, is geënt op de uitgave "Bedrijven en milieuzonering (2001)" van de VNG. Aan de hand van een "Staat van bedrijfsactiviteiten" (ook gebaseerd op de publicatie VNG) is een lijst opgenomen van bedrijven die toelaatbaar zijn. In deze lijst zijn de verschillende bedrijfsactiviteiten ingedeeld in een aantal milieucategorieën. Iedere milieucategorie kent een eigen minimale afstand die aangehouden moet worden tot woonbebouwing. Het aantal categorieën dat wordt onderscheiden in de VNG-uitgave is zes, waarbij categorie 1 en 2 betrekking hebben op lichte bedrijven en waarbij de hoogste categorie (categorie 6) de meeste hinder veroorzaakt. Per categorie wordt een grootste indicatieve afstand aangegeven. De grootste afstand geeft de minimaal aan te houden afstand weer:

- Milieucategorie 1: minimale afstand 0 en 10 meter;
- Milieucategorie 2: minimale afstand 30 meter;
- Milieucategorie 3: minimale afstand 50 (3a) en 100 (3b) meter;
- Milieucategorie 4: minimale afstand 200 (4a) en 300 (4b) meter'
- Enz.

In de omgeving en op het bedrijventerrein zijn hindergevoelige functies aanwezig: het bedrijventerrein is ingesloten door woongebieden en op het terrein zijn bedrijfswoningen aanwezig. In een dergelijke omgeving is zware industrie niet gepast. Daarom zijn de milieucategorieën in dit plan beperkt tot 1 tot en met 3b. Het betreft bedrijven die zijn opgenomen in Staat van bedrijfsactiviteiten (categorie 1 t/m 3b). De zoneringsmethode van de VNG en de gebruikte Staat van bedrijfsactiviteiten is indicatief. Voor de benodigde flexibiliteit is het daarom toegestaan om bedrijvigheid op te richten en in werking te hebben zoals de VNG-lijst deze kent met een hogere categorie dan dat bestemd is. Dit mag echter pas nadat hiervoor een vrijstelling is afgegeven. Daarnaast mogen er bedrijven komen en in werking zijn die niet genoemd worden in de bedrijvenlijst als zij naar aard en intensiteit vergelijkbaar zijn met de genoemde bedrijven.

#### *Generiek versus specifiek*

Via de zonering krijgen de bedrijventerreinen een generieke bestemming met flexibele gebruiksmogelijkheden. Er is een aantal bedrijven die niet passen in deze zonering. Deze bedrijven zijn gezien de categorieën (categorie 3a/3b) wel toegestaan op het bedrijventerrein, maar zijn te dicht bij woningen gesitueerd volgens de zonering. Het betreft de volgende bedrijven:

SBI-code	Bedrijf	Categorie	Aanduiding
281.1	metaalbewerkingsbedrijf	3b	me
5020.4	autospuiterij	3a	as
505	benzineservicestation met LPG	3b	bs
6024	transportbedrijf	3b	tb

Het feit dat deze bedrijven niet conform de zonering het terrein gebruiken, is in het algemeen onwenselijk, maar leidt in voorliggende situaties niet tot ongewenste situaties waar tegen opgetreden moet worden. Deze bedrijven hebben een specifieke bestemming (maatbestemming) gekregen naast de algemene bedrijventerreinbestemming. Zo wordt er voor gezorgd dat deze bedrijven een positieve bestemming krijgen en dus niet “wegbestemd” worden. Via de Wet Milieubeheer kan het functioneren van deze bedrijven nader vormgegeven worden.

#### *Bedrijfswoningen*

Nieuwe bedrijfswoningen zijn niet toegestaan. Hiervoor is een aantal redenen aan te wijzen:

- bedrijfswoningen zijn tegenwoordig in veel gevallen niet meer noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering;
- het wonen in een bedrijfswoning brengt naar de huidige maatstaven een minder goed leefmilieu met zich mee dan het wonen in een normale woning;
- bedrijfswoningen op een bedrijventerrein veroorzaken problemen op milieutechnisch gebied, gezien de hindergevoeligheid van de woonfunctie op de overige bedrijven.

In dit bestemmingsplan worden daarom uitsluitend bestaande bedrijfswoningen positief bestemd. De bestaande bedrijfswoningen mogen alleen aanwezig zijn op de precieze locatie waar ze nu staan. De locaties zijn opgenomen op de plankaart. Dit is gedaan om te voorkomen dat een bedrijfswoning verplaatst wordt naar een ander deel van het eigen terrein en zo dicht bij een ander bedrijf komt te staan. Aan dat andere bedrijf zou dan namelijk extra eisen kunnen worden opgenomen via het spoor van de Wet Milieubeheer omdat een bedrijfswoning dichterbij is komen te liggen. De bestaande bedrijfswoningen zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Adressen bedrijfswoningen
Van der Marckstraat 20
Weversbaan 13(a)
Weversbaan 28
Weversbaan 29
Touwbaan 2
Draadbaan 21a
Zijldijk 23b
Vlasbaan 5

#### *Detailhandel*

Op het bedrijventerrein zijn detailhandelsvestigingen aanwezig. Deze zijn positief bestemd. Conform het provinciale beleid<sup>3</sup> is nieuwe perifere detailhandel in principe alleen toegestaan indien het om reeds elders in de gemeente gevestigde bedrijven gaat of wanneer het terrein in een regionale of provinciale structuurvisie detailhandel is aangewezen als opvanglocatie voor perifere detailhandel. De Baanderij is in de regionale structuurvisie Detailhandel van REO Rijn – en Bollenstreek<sup>4</sup> aangemerkt als regionale opvanglocatie voor perifere uitplaatsing en eventueel doorontwikkeling. Voor het plangebied geldt dan ook dat detailhandel die omwille van ruimtelijk relevante redenen niet inpas-

<sup>3</sup> Nota Regels voor Ruimte; GS van Zuid Holland 8 maart 2005

<sup>4</sup> Regionale Structuurvisie Detailhandel REO Rijn- en Bollenstreek – beleid 2003-2010; Marktplan Adviesgroep 2003; project 00.220/24.0062; d.d. 1 mei 2003

baar zijn in wijk-, dorps- of stadscentra, zijn toegestaan. Het gaat hierbij om detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen en in zeer volumineuze goederen, zoals auto's, boten, caravans, machines, keukens en sanitair, tuincentra en onder voorwaarden en na vrijstelling, bouwmarkten en meubelbedrijven met in ondergeschikte mate woninginrichtingartikelen. Ook de verkoop van vloerbedekking, parket, zonwering en tenten is in het nieuwe provinciale beleid<sup>5</sup> toegestaan. Verder geldt dat bij alle bedrijven detailhandel bij recht is toegestaan. Dit wordt gedaan omdat detailhandel goed past bij een bedrijfsfunctie. De detailhandel moet wel ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van het bedrijf. Ondergeschikt wil zeggen dat de detailhandel qua uiterlijke verschijning van het bedrijf ondergeschikt is aan de hoofdfunctie; het mag dus niet erg in het oog springen. Voorts moet de oppervlakte van het bedrijf dat ten dienste staat van de detailhandel kleiner zijn dan het oppervlak van de hoofdfunctie. Tot slot moet de intensiteit van de detailhandel duidelijk ondergeschikt zijn aan de intensiteit van de eigenlijke bedrijfsfunctie. In overeenstemming met het provinciale beleid is het toegestane oppervlakte dat bij recht is toegestaan daarom beperkt tot 125 m<sup>2</sup>. Een groter oppervlak is pas na vrijstelling toegestaan.

De bestaande detailhandelsvestigingen die afwijken van bovenstaande zijn positief bestemd. De bestaande rechten van deze vestigingen worden gerespecteerd door deze aan te duiden op de plankaart. Daarmee hebben deze een specifieke bestemming (maatbestemming) gekregen naast de algemene bedrijventerreinbestemming. Zo wordt er voor gezorgd dat deze vestigingen een positieve bestemming hebben en dus niet "wegbestemd" worden.

#### *Kantoren*

Gezien de schaarste aan bedrijventerrein in de regio Rijn en Bollenstreek, is de vestiging van nieuwe solitaire kantoorfuncties op De Baanderij niet zonder meer toegestaan. Het provinciale beleid maakt onderscheid tussen regionaal afgestemde kleinschalige kantoorlocaties, kleinschalige regionaal georiënteerde zelfstandige kantoren en kantoorfuncties bij de bedrijven:

- Het vestigen van kleinschalige regionaal georiënteerde zelfstandige kantoren is mogelijk tot een bruto vloeroppervlak (b.v.o.) van maximaal 750 m<sup>2</sup>;
- Indien het kleinschalige regionaal georiënteerde zelfstandige kantoren zijn met een bruto vloeroppervlak van meer dan 750 m<sup>2</sup>, is een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten noodzakelijk;
- Het vestigen van regionaal afgestemde kleinschalige kantoorlocaties is mogelijk, waarbij een maximum wordt gehanteerd van 1.500 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak en een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten is afgegeven;
- De omvang van kantoorfuncties bij de bedrijven mag maximaal 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak bedragen met een maximum van 3.000 m<sup>2</sup> per vestiging.

Ruimtelijk is het onderscheid tussen lokaal of niet lokaal georiënteerd niet te maken. Immers de ruimtelijke uitstraling is gelijk. Er is in dit bestemmingsplan dan ook voor gekozen zelfstandige kantoren tot 750 m<sup>2</sup> bij recht toe te staan. Bestaande zelfstandige kantoren met meer dan 750 m<sup>2</sup> zijn op de plankaart nader aangeduid. Het college kan vrijstelling verlenen voor het toestaan van zelfstandige kantoren tot een bvo van 1.500 m<sup>2</sup>. Zoals hierboven is weergegeven is dit wel verbonden aan een verklaring van geen

<sup>5</sup> Notitie perifere detailhandel – provincie Zuid-Holland; vastgesteld maart 2005

bezwaar van Gedeputeerde Staten. In de daartoe te nemen vrijstelling kan het college lokale en (sub)regionale oriëntatie meenemen in haar belangenafweging.

De omvang van kantoorfuncties bij de bedrijven mag maximaal 50% van het totale bedrijfsvloeroppervlak bedragen met een maximum van 3.000 m<sup>2</sup> per vestiging.

#### *Voorzieningen voor ontspanning en vermaak*

In het kader van het duurzaamheidsprincipe van meervoudig grondgebruik, worden voorzieningen voor ontspanning en vermaak, zoals inbandige speelruimten voor kinderen, gezien als passende functies op bovenverdiepingen gebouwen. Om sturing te kunnen geven aan deze ontwikkelingen is het vestigen van dergelijke voorzieningen gekoppeld aan een vrijstellingsbevoegdheid. Hierin is bepaald dat alleen vrijstelling wordt verleend voor bouwlagen boven de eerste bouwlaag en dat vrijstelling niet eerder wordt verleend dan nadat advies is gevraagd bij REO Rijn- en Bollenstreek.

#### *Ondersteunende voorzieningen*

Ondersteunende lichte horeca of andere commerciële voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een fitnesscentrum, zijn in principe toegestaan. Deze voorzieningen voorzien in een behoefte op grotere werklocaties, dragen bij aan een intensivering van het ruimtegebruik, maken veelal gebruik van reeds aanwezige parkeervoorzieningen en bevorderen de sociale veiligheid. Om sturing te kunnen geven aan deze ontwikkeling is het vestigen van dergelijke voorzieningen gekoppeld aan een vrijstellingsbevoegdheid. Hierin is net als bij de hiervoor beschreven "Voorzieningen voor ontspanning en vermaak", bepaald dat alleen vrijstelling wordt verleend voor bouwlagen boven de eerste bouwlaag en dat vrijstelling niet eerder wordt verleend dan nadat advies is gevraagd bij REO Rijn- en Bollenstreek.

#### *Maatschappelijke voorzieningen*

Op het bedrijventerrein zijn maatschappelijke voorzieningen aanwezig. Omdat bedrijventerreinen in de regio Rijn en Bollenstreek schaars zijn, is uitbreiding van deze voorzieningen en de vestiging van nieuwe solitaire maatschappelijke voorzieningen niet toegestaan. De bestaande rechten van deze voorzieningen worden gerespecteerd. Deze locaties zijn aangeduid op de plankaart (ma) en hebben een specifieke bestemming (maatbestemming) gekregen naast de algemene bedrijventerreinbestemming. Zo wordt er voor gezorgd dat deze maatschappelijke voorzieningen een positieve bestemming hebben en dus niet "wegbestemd" worden.

### **2.3.2 wonen**

De woonfunctie voor 'gewone' woningen komt op een enkele plaats voor. Hierbij is een bouwregeling opgezet welke rekening houdt met de diverse woningsoorten zoals vrijstaande woningen of gestapelde woningen. De grenzen aan de bebouwing zijn in dit plan bepaald op basis van hetgeen vanuit stedenbouwkundig oogpunt maximaal aanvaardbaar wordt gevonden.

Bij de woonfunctie is er bewust voor gekozen om zogenaamde "aan huis verbonden beroepen" mogelijk te maken. Dit komt tegemoet aan de wens van vele mensen om op kleine schaal voor zichzelf te beginnen. Dergelijke aan huis verbonden beroepen zijn niet milieuhinderlijk voor de omgeving. Het enige effect is een bezoeker die naar de bouwkundig adviseur gaat (of de notaris, de pedicure, de huisarts). Dit extra verkeer valt weg tegen het overige verkeer dat een woonwijk of - buurt kent. Belangrijk is wel dat het

ondergeschikt is aan de woonfunctie. Een woning is in de eerste plaats woning en geen ruimte voor het beroep. Het is daarom van belang dat het kleinschalig is en blijft. Dit houdt in dat de bewoner van de woning de beroepsuitoefenaar is. De mogelijkheid voor aan huis verbonden beroepen zorgt ook voor wat levendigheid in de wijk en het straatbeeld, en dat is gewenst.

Dit plan biedt geen mogelijkheid om "aan huis verbonden bedrijvigheid" toe te staan bij de woning vanwege de verwachte overlast die bedrijvigheid met zich mee kan brengen.

### **2.3.3 openbare ruimte**

De openbare gebieden van het plangebied zijn flexibel bestemd. Dit is gedaan om aan de praktijk van alle dag tegemoet te komen. De inrichting van de openbare ruimte wil namelijk nog wel eens veranderen. De loop van een wandelpad, de aanpassing van een bocht in een weg en het verleggen van een groenstrook zal binnen de plantermijn op meerdere locaties kunnen voorkomen. Dit plan voorziet in die aanpassingen. Het openbare gebied blijft na een herinrichting nog steeds een openbaar gebied. De grotere groene gebieden zijn wel als zodanig bestemd. Zo wordt voldoende zekerheid geboden aan de omwonenden dat het plantsoen er blijft. Vanuit het oogpunt van het aspect "waterberging", zijn de huidige watergangen op het bedrijventerrein bestemd als water.

De loswal aan De Zijl is binnen de verkeersbestemming specifiek aangeduid zodat de locatie ervan is vastgelegd. Naast de regeling die hiervoor is opgenomen in de voorschriften, is het gebruik van deze locatie gekoppeld aan een milieuvergunning.

### **2.3.4 archeologie**

Zoals in paragraaf 2.2.4 is weergegeven, heeft een deel van het plangebied een hoge archeologische waarde en de rest van het plangebied een redelijke tot grote kans op archeologische sporen. Geconcludeerd wordt dat bouwactiviteiten de eventueel aanwezige en aanwezige waarden kunnen verstoren. Daarom zijn bouwactiviteiten in het plangebied niet zonder meer toegestaan. In aansluiting op het provinciale beleid is in het bestemmingsplan ter bescherming van de archeologische waarde de dubbelbestemming "archeologisch waardevol gebied" opgenomen met betrekking tot werkzaamheden die zouden kunnen leiden tot verstoring van het bodemarchief. Naast deze beschermende regeling die nu in het bestemmingsplan is opgenomen, geldt dat ook de Monumentenwet en de Wet op de archeologische monumentenzorg voor bepaalde situaties bescherming biedt. Om niet voor elke kleinschalige activiteit een archeologisch onderzoek uit te hoeven voeren, is in de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) evenwel een zogenaamde "kruimelgevallenregeling" opgenomen. Daarin is bepaald dat de archeologische onderzoeksverplichting niet van toepassing is op projecten met een oppervlakte kleiner dan 100 m<sup>2</sup>. De regeling van de dubbelbestemming "archeologisch waardevol gebied" is hier op afgestemd. Dit houdt in dat ook voor de "archeologisch waardevolle gebied" in het plangebied geen archeologische onderzoeksplicht geldt voor een ieder die, binnen de bepalingen van dit bestemmingsplan, bestaande bebouwing wil vergroten met 100 m<sup>2</sup> of een nieuw gebouw wil realiseren tot een maximum van 100 m<sup>2</sup>.

## 3 ONTWIKKELINGEN

### 3.1 INLEIDING

Dit bestemmingsplan heeft naast de beheerdoelstelling die in het vorige hoofdstuk is beschreven nog een tweede doelstelling. Deze tweede doelstelling heeft betrekking op ontwikkelingen die in het plangebied kunnen gaan plaats vinden. Daartoe is vooruitlopend op dit bestemmingsplan een gebiedsvisie opgesteld. In deze visie is een analyse gegeven van de ruimtelijke eenheden en de structuur van het plangebied en worden voorstellen gedaan voor de toekomstige inrichting en ontwikkeling van het bedrijventerrein. Deze visie is in de navolgende paragrafen weergegeven, waarbij tevens is aangegeven of en zo ja, op welke wijze dit bestemmingsplan de Baanderij de diverse onderdelen van de visie juridisch-planologisch mogelijk maakt.

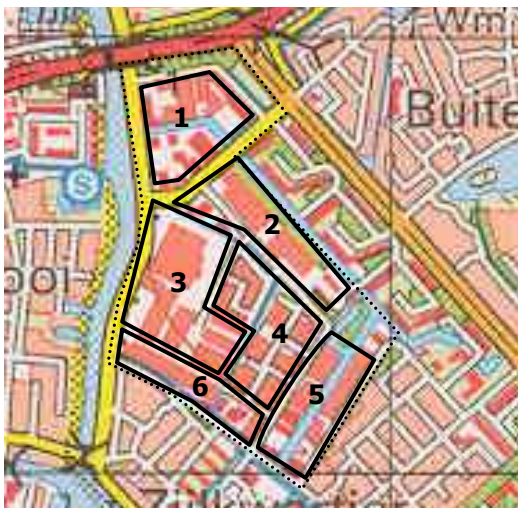
### 3.2 HERONTWIKKELING BEDRIJVENTERREIN

Bedrijventerreinen worden intensief gebruikt, slijten en zijn aan functionele verandering onderhevig. Dit laatste niet alleen door economische veranderingen maar juist ook door aanscherping van beleid, veranderingen in ruimtelijk denken, verkeerstoename, etc.. In de gebiedsvisie "Bedrijventerrein De Baanderij" is aan de hand van een analyse van de huidige situatie een mogelijk toekomstig beeld van De Baanderij geschetst.

#### 3.2.1 analyse en visie op het gehele bedrijventerrein

##### *Functioneel*

Binnen het bedrijventerrein van De Baanderij is in de toekomst een functioneel onderscheid te maken. Opvallend daarbij is dat de verschillende functies in een logische zone-



*visie op toekomstige functionele gebiedseenheden*

ring is toe te delen. Niet alleen de functies, maar ook de ruimtelijke opbouw en schaal-grootte van de bedrijven vormen daarbij het uitgangspunt. De te onderscheiden zones zijn:

- 1 Kantoren, school en kleinschalige bedrijven;
- 2 Gemengd gebied van voorzieningen, bedrijven en wonen;
- 3 Perifere detailhandel;
- 4 Intensieve bedrijvenzone met gemengde bedrijven;
- 5 Overgangszone oost met gemengde bedrijven;
- 6 Overgangszone zuid met kleinschalige bedrijvigheid met woningen.

Binnen deze zonering ligt een aantal kansen waarmee De Baanderij zich kan profileren en opnieuw op de kaart kan zetten. Met name de herkenbaarheid van het bedrijventerrein en de randen vragen om aandacht en verbetering. Inzet hierbij vanuit de visie is dat er goede overgangen worden gerealiseerd. Dit geldt met name voor de noordzijde gelegen aan de N445 Willem de Zijgerlaan en de Engelendaal. Hier wordt ingezet op herkenbaarheid en uitstraling. Bovendien moet De Baanderij zich aan de Engelendaal meer manifesteren door een goede entree te maken.

Goede overgangen creëren, maar dan naar bestaande woongebieden, geldt ook voor de oost en zuidzijde van het bedrijventerrein. Kleinschalige bedrijvigheid en combinaties van woon-werkunits kunnen hier bijdragen aan een geleidelijke overgang naar bestaande woonbuurten. Voor zone 6 (zuidelijk deel van het plangebied) kan eventueel nog worden gedacht aan perifere detailhandel.

Naast een goede entree kan De Baanderij, gezien de ligging aan het kanaal De Zijl, zich ook hier op een bijzondere wijze presenteren. Daarbij wordt gedacht aan een functioneel herkenningspunt dat vanaf de brugovergangen over De Zijl ten noorden en ten zuiden zichtbaar is.

#### *Milieu*

Naast een functionele zonering is er tevens sprake van een milieuzonering (milieucategorieën). Hierbij wordt uitgegaan van een inwaartse zonering waarbij niet-bedrijfsfuncties bepalend zijn. Voor de toekomstige situatie van De Baanderij is de intentie, ook gezien de gewenste functionele zonering, om de randen te beperken tot milieucategorie 1 en 2. Het binnengebied van De Baanderij (zone 4) kan tot milieucategorie 3(b) worden vrijgegeven. Groot voordeel van deze manier van zoneren is dat daarmee de functionele overgang naar bestaand woongebied beter gestuurd kan worden en haalbaar wordt.

#### *Optimaliseren en intensiveren*

Voor toekomstige ontwikkelingen binnen De Baanderij geldt als uitgangspunt dat het ruimtegebruik moet worden geoptimaliseerd en geïntensiveerd. Door bijvoorbeeld intensiever te bouwen, dubbelgrondgebruik toe te passen en hoger te kunnen bouwen krijgt de toekomst van De Baanderij meer zekerheid. Door het slim combineren van functies als bedrijven, kantoren, parkeren, etc. zit er nog steeds rek in de uitbreidbaarheid van dit bedrijventerrein.

#### *Vracht- en autoverkeer*

Bedrijventerrein De Baanderij vervult niet alleen een lokale maar ook een regionale functie. Net als bij vele andere bedrijventerreinen met deze functie vraagt het verkeer en het parkeren om aandacht. Beide aspecten zijn vaak het ondergeschoven kindje ondanks dat daarmee voor een belangrijk deel de vitaliteit van het bedrijventerrein wordt bepaald.

Binnen de huidige structuur liggen er voldoende kansen om een goede interne routing te realiseren. Door de Weversbaan door te trekken en te verbinden met de Draadbaan ontstaat, samen met de nieuwe verbinding tussen de Touwbaan en Lijnbaan, een prima



structuur waardoor het vracht- en autoverkeer grotendeels via de Rietschans/Touwbaan kan worden afgewikkeld. Voorwaarde daarbij is dat er een sluis wordt aangelegd in het noordelijk deel van de Lijnbaan waardoor hier geen vrachtverkeer gebruik van kan maken.

#### *Fietsverkeer*

Het verbeteren van de verkeerveiligheid en bereikbaarheid voor fietsers verdient de nodige aandacht. Met name geldt dit voor de Touwbaan en Rietschans. Door het parkeren van auto's en vrachtwagens op de rijbaan te verbieden en indicatiestroken voor de fietser aan te leggen wordt de verkeersveiligheid vergroot. Het verdient de aanbeveling om daar waar mogelijk de verkeersveiligheid van de fietser te verbeteren. Aantrekkelijk routes, goede verwijzingen, etc. dragen hieraan bij.

#### *Parkeren en inrichting maaiveld*

De kwaliteit van het parkeren (hoeveelheid) en de maaiveldinrichting op De Baanderij kunnen zeker een (kwaliteit)impuls gebruiken. In de huidige situatie zijn er diverse locaties die onvoldoende inspelen op de gewenste parkeerbehoefte. Daarnaast laat de kwaliteit en leesbaarheid van de openbare ruimte te wensen over. Een goede en eenduidige bewegwijzering, een duidelijke scheiding tussen openbaar en privé, de groenstructuur, etc. zijn enkele van deze aspecten.

Voor wat betreft het parkeren zijn er voldoende kansen, zowel binnen de bestaande situatie als bij nieuwe ontwikkelingen, om iets te doen. Binnen de bestaande situatie kan worden gekeken naar een optimalisatie van het parkeren. Daarbij kan worden gedacht aan het herprofilen van de Touwbaan en de Lijnbaan. Voor deze laatste geldt dat er niet alleen meer parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd, maar dat bovendien de kwaliteit van de openbare ruimte daarmee sterk verbeterd. Dit komt niet alleen De Baanderij en de verkeersveiligheid ten goede maar ook de woonwijk die hier aan grenst. Bij nieuwe ontwikkelingen moet vooral worden gestuurd op ondergronds parkeren of op daken. Dit past eveneens binnen de visie van optimaliseren en intensiveren. Daarnaast levert dit een kwaliteitsslag op door het "blik" aan het zicht te onttrekken.

Het parkeren voor de loswal langs de Zijldijk is onvoldoende. Bedrijven in de directe omgeving ondervinden hiervan overlast. Door het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen direct langs de Zijldijk kan dit probleem worden opgelost. Daarbij ligt direct een kans om een kwaliteitsslag te maken door hier de openbare ruimte te upgraden.

De openbare ruimte, en met name de onduidelijke overgang tussen openbaar en privé-terrein, vraagt om aandacht. Een eenduidige inrichting, materialisering en straatmeubilair en een duidelijk scheiding tussen openbaar en privé kunnen hierbij worden ingezet. Daarnaast kan een goede groenstructuur, zeker in combinatie met het aanwezige water (en eventueel een nieuwe ontsluitingsstructuur), zorgen voor een helder opgezet en leesbaar bedrijventerrein. Eerste zorg, bovendien liggen daar ook de meeste kansen, gaat daarbij uit naar de Lijnbaan, Touwbaan en Rietschans.

#### ***consequenties voor het bestemmingsplan***

Het bestemmingsplan is flexibel waar mogelijk en gedetailleerd waar nodig, bijvoorbeeld ten aanzien van op de plankaart specifiek aangeduide gebieden. Het beheersregime is dermate flexibel dat de ontwikkelingen ten aanzien van intensief en meervoudig ruimtegebruik en/of ondergronds bouwen is toegestaan. In de visie is voor het zuidelijkwestelijk deel (zone 6) een overgangszone voorzien van kleinschalige bedrijvigheid met woningen. In dit bestemmingsplan is er evenwel voor gekozen om woningbouw niet toe te staan

omdat dit een mogelijke beperkende werking heeft op de bedrijfsvoering van de omliggende bedrijven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de diverse haalbaarheidsaspecten.

### 3.2.2 **actiegebieden**

Binnen de gebiedsvisie De Baanderij is een aantal actiegebieden benoemd waarvan aangenomen kan worden dat deze in de komende jaren worden herontwikkeld. Het gaat daarbij om drie actiegebieden te weten: Terrein ROC, de loswal aan de Zijldijk en het gebied rond de bedrijven Mostert, Kluivers en het voormalige Unisol. Voor deze actiegebieden zijn inrichtingsvoorstellen gedaan waarmee een indicatie wordt gegeven van de (ruimtelijke) mogelijkheden.

#### *Terrein ROC; entreegebied*

Dit gebied, gelegen aan de noordzijde van het bedrijventerrein, vormt als het ware de kop en entree van De Baanderij. Het ROC vertrekt hier binnenkort. Daarmee komt een belangrijk deel van de locatie vrij. In paragraaf 3.3 wordt hierop nader ingegaan. Mogelijk dat in een later stadium LOI ook weggaat. Daarmee kan het gebied gefaseerd worden herontwikkeld.

#### *Loswal Zijldijk*

De loswal aan de Zijldijk wordt momenteel zowel industrieel als recreatief gebruikt. Industrieel (overigens is dit tijdelijk) door het lossen van bouwstoffen voor ontwikkelingen elders in de regio en recreatief door de recreatievaart (o.a. Rode Kruis). Problemen die daarbij o.a. ontstaan is dat de verkeersveiligheid in het gedrag komt en er onvoldoende (fiets)parkeerplaatsen in de directe nabijheid aanwezig zijn.

Op zich is met het tijdelijk gebruik van de loswal voor bouwstoffen niks mis. Wel dient daarbij de verkeersveiligheid in acht te worden genomen. Bij een eventuele herinrichting van de loswal dient daar rekening mee gehouden te worden door meer ruimte te reserveren voor loskraan en vrachtauto's.

#### *Terrein Mostert/Kluivers en voormalig Unisol*

Gedacht wordt aan verplaatsing van deze bedrijven. Unisol is al vertrokken. Bij vertrek van de bedrijven kunnen deze locaties worden herontwikkeld. Uitgangspunt moet een eenduidig plan zijn dat in verschillende fasen kan worden gerealiseerd. Voorwaarde bij herontwikkeling is dat uitgegaan moet worden van intensief ruimtegebruik en dat de zuidzijde (ruimtelijk) inspeelt op de naastgelegen woonwijk.

De voorstellen die zijn opgesteld gaan uit van het doorzetten van volumes aansluitend bij de reeds bestaande perifere detailhandelfuncties. Qua volume en massa dient hierbij aangesloten te worden. Daarbij kan eventueel wel hoger worden gebouwd mits het parkeren inpandig of op dak wordt opgelost.

De zuidelijke rand van de locatie dient nauwkeurig in te spelen op de bestaande woonwijk. Schaal, massa en hoogte dienen afgestemd te worden op enerzijds het bedrijventerrein en anderzijds de naastgelegen woningbouw. Een zorgvuldig ingepaste en geleidelijke overgang. Water en groen (reeds aanwezig) kunnen daarbij worden ingezet. Het uitwerken van deze denkrichtingen in een stedenbouwkundig plan zal de volgende stap moeten zijn.

#### **consequenties voor het bestemmingsplan**

Het beheersregime is dermate flexibel dat bijvoorbeeld intensief en meervoudig ruimtegebruik en/of ondergronds bouwen is toegestaan. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is

in dit deel van het plangebied een hogere bouwhoogte mogelijk. Dit is op de plankaart aangegeven. Infrastructurele aanpassingen als het verbeteren van interne structuur / routing, creëren van lus en by-pass, parkeervoorzieningen en fietsvoorzieningen zijn mogelijk binnen de bedrijfsbestemming en verkeersbestemming.

### 3.3 HERONTWIKKELING ROC-TERREIN

#### *aanleiding*

Aan Leidsedreef 4 en 5 is een onderwijsinstelling van het ROC gevestigd. De focus van ROC Leiden ligt op dit moment op centralisatie van haar onderwijsfuncties op strategisch goed bereikbare locaties. Als 'stads-ROC', met een grote regio als voedingsgebied, heeft ROC Leiden gekozen voor huisvesting te ontwikkelen op de twee belangrijkste OV-knooppunten in deze regio, Leiden CS en Leiden Lammenschanspark. Door deze strategische keuze wordt de locatie aan de Leidsedreef binnen een aantal jaar overbodig en wil ROC Leiden de locatie Leidsedreef 4 en 5 afstoten.



*ligging ROC-terrein*

Gezien de beperkte vraag in en om Leiden naar schoolgebouwen van deze omvang, is het initiatief genomen om de locatie te herontwikkelen. Aan de hand van een studie van een stedenbouwkundig bureau en een analyse van de gemeente Leiderdorp en ROC Leiden is onderzocht<sup>6</sup> welke functies met een acceptabel volume gerealiseerd kunnen worden en onder welke condities dit dient te gebeuren.

#### *het plan - ruimtelijke situatie*

Ruimtelijk en functioneel gezien is de locatie een van de entrees van de gemeente. Daarnaast is de locatie prominent te zien vanaf de Provincialeweg. Een goede invulling van deze locatie is, vanuit stedenbouwkundige optiek, dan ook zeer gewenst. Door het toekomstige vertrek van ROC Leiden ontstaat er een belangrijke kans om deze locatie te verbeteren en gebruik te maken van de kwaliteiten van de locatie. Door de goede zichtbaarheid van de locatie is een landmark op de hoek van Engelendaal en de Provinciale weg een logische invulling. Een landmark kan in sterke mate worden gerealiseerd door een hoogteaccent op deze locatie, maar ook door een architectonisch hoogwaardig gebouw. Uit het onderzoek blijkt dat deze locatie zowel geschikt is voor een uitbreiding van het bedrijventerrein als voor woningbouw.

<sup>6</sup> gemeentelijke notitie locatie Leidsedreef 4 + 5 te Leiderdorp; maart 2005

### ***het plan - mogelijke functies***

De locatie Leidsedreef kan dienen voor de uitbreiding van De Baanderij. Een combinatie van bedrijfsgebouwen met (kleinschalige) kantoren is goed denkbaar. Een uitbreiding van De Baanderij betekent de vestiging van meer bedrijven in de auto- en bouwsector, niet zijnde detailhandel. Op deze locatie mag slechts perifere detailhandel plaatsvinden in goederen zoals auto's, boten en caravans. De relatie met de woningen aan Engelendaal zal enige beperkingen met zich meebrengen. Programmatisch is ca. 7.000 m<sup>2</sup> BVO aan bedrijfsgebouwen realiseerbaar.

De functie wonen biedt belangrijke kansen om de wensen op het gebied van volkshuisvesting, verdichting in plaats van woningen op uitleglocaties, in te vullen. De locatie kan gezien worden als een afronding van het woningareaal aan de Engelendaal. Beperkingen hierbij kunnen zijn van milieutechnische aard (geluidbelasting en luchtkwaliteit) en bedrijvigheid van De Baanderij. Programmatisch zijn ca. 200 woningen mogelijk in het hogere segment. Hierbij zal het parkeren op de locatie moeten worden opgelost. Gemeente Leiderdorp stelt als eis dat 30% van de woningen in de 'sociale sector' worden gerealiseerd. Onder 'sociale sector' worden huurwoningen en goedkope koopwoningen bedoeld, te denken valt aan bijvoorbeeld starterswoningen.

### ***randvoorwaarden***

Door de gemeente zijn de randvoorwaarden geformuleerd voor de verdere uitwerking van de herontwikking van deze locatie. De randvoorwaardenkaarten voor bedrijven en woningbouw, zoals opgenomen in de studie van Kraaijvanger Urbis U d.d. 25-9-2003, dienen te worden gerespecteerd, met dien verstande dat:

- 1 voor wat betreft het hoogteaccent in de noordoosthoek van de locatie gedacht moet worden aan een hoogte van 42 m (14 verdiepingen) ten opzichte van het omliggende maaiveld, met een marge van plus of min 5 m, terwijl deze hoogte over een relatief beperkte oppervlakte van ongeveer 600 m<sup>2</sup> boven de overige bebouwing gesitueerd mag worden;
- 2 de maximale bebouwingshoogte voor het overige deel van de locatie ongeveer 15 m ten opzichte van het omliggende maaiveld mag zijn, met uitzondering van het gedeelte langs de Engelendaal waar tot ongeveer 21 m ten opzichte van het omliggende maaiveld mag worden gebouwd;
- 3 de oppervlakte van de bebouwing in totaal niet meer mag bedragen dan 24.000 m<sup>2</sup> BVO, waarbij uitgegaan wordt van ongeveer 17.000 m<sup>2</sup> voor woondoeleinden en ongeveer 7.000 m<sup>2</sup> voor bedrijven;
- 4 de bedrijven voornamelijk dienen te worden gesitueerd op de begane grond en de eerste 2 verdiepingen. De soort bedrijven dienen te passen binnen het bedrijventerrein De Baanderij waarbij met name gedacht moet worden aan auto- en bouwsector en waarbij slechts grootschalige detailhandel is toegestaan op deze locatie;
- 5 kwalitatief hoogwaardige architectuur is een vereiste op deze "zicht"locatie;
- 6 de woningen voor ongeveer 30% in de sociale sfeer dienen te worden gerealiseerd (d.w.z. onder de huursubsidiiegrens van 585,- Euro dan wel een verkoopprijs onder de 140.000,- Euro (prijsspeil 2004));
- 7 de woningen moeten voldoen aan alle wettelijke bepalingen in het kader van de milieu- en bouwvoorschriften. Bijzondere aandacht in dit kader voor de geluidsaspecten en de luchtkwaliteit. Er dient rekening te worden gehouden met regionale afspraken ten aanzien van duurzaam bouwen. Ook de regels m.b.t. woonkeur zijn van toepassing.
- 8 parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden aangelegd. De normen zoals

- gemeld in CROW-publicatie ASVV 2004 dienen te worden gehanteerd;
- 9 de ontsluiting van de locatie kan qua toegang gesitueerd wordt aan de Riet-schans. De uitgang zal in principe via de Leidsedreef moeten plaatsvinden;
  - 10 de waterpartijen aan de zuid- en westzijde van het ROC-terrein behouden moeten blijven en zo mogelijk moeten worden verbreed in relatie met het maken van een natuurvriendelijke oever (riet);
  - 11 al dan niet in combinatie met verdichting van de bebouwing, het aanbeveling verdient om de groenvoorzieningen uit te breiden. Eventueel kan dat in combinatie met parkeervoorzieningen waarbij bijv. parkeren (voorzover niet ondergronds) onder een bomenstructuur wordt aangelegd.

### ***consequenties voor het bestemmingsplan***

In de periode waarin dit bestemmingsplan is opgesteld, is de planvorming voor de ROC-locatie onvoldoende uitgewerkt. Onderdelen die nog nadere uitwerking behoeven zijn de problematiek rondom milieu en de uitkomsten van het aantal m<sup>2</sup> b.v.o.. Zonder deze uitwerking, laat de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) het niet toe om een bestemmingsregeling op te nemen voor de nieuwe situatie (directe bestemming) of om er een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO voor op te nemen (indirecte bestemming). Er is dan ook besloten om de locatie in dit bestemmingsplan te bestemmen overeenkomstig de bestaande situatie, namelijk als maatschappelijke voorziening op een bedrijventerrein. De milieuzonering op de plankaart is afgestemd op de huidige situatie. Dit betekent dat rekening is gehouden met een hindergevoelige functie op het ROC-terrein, namelijk een maatschappelijke bestemming in de huidige situatie. De ontwikkeling zal te zijner tijd een eigen planprocedure doorlopen.

## 4 UITVOERBAARHEID

### 4.1 INLEIDING

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijke beleid van de hogere overheden en de gemeente zelf, milieuaspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, archeologie en economische haalbaarheid.

### 4.2 BELEID

Alvorens een bestemmingsplan te kunnen opstellen is het noodzakelijk te bekijken welke beleidslijnen zowel de gemeente als ook andere overheden uitgestippeld hebben.

#### 4.2.1 *rijksbeleid*

In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020. Bovendien bevat het een doorkijk op de langere termijn, namelijk de periode 2020-2030. De Nota Ruimte vervangt de ruimtelijk relevante rijksnota's c.q. de planologische kernbeslissingen (PKB's) behorende bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (en de Actualisering daarvan in de Vinac) en het Structuurschema Groene Ruimte.

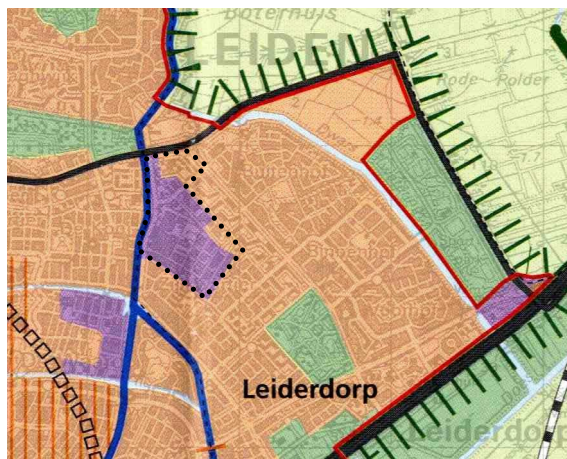
Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het relatief beperkte oppervlak van Nederland. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid. Ter versterking van de kracht van steden en ter verbetering van de internationale economische concurrentiepositie en de daarbij behorende ruimtelijk-economische structuur van Nederland, geeft het rijk prioriteit aan de ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en van veelal binnen deze netwerken gelegen economische kerngebieden. Leiderdorp ligt in het gebied van kerngebied Zuidvleugel van Randstad Holland.

Met de Nota Ruimte heeft het kabinet gekozen voor een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Het accent verschuift daarmee van het stellen van beperkingen naar het stimuleren van ontwikkelingen. Er wordt meer nadruk gelegd op "ontwikkelingsplanologie" en minder op "toelatingsplanologie". Daarbij is het belangrijk dat iedere overheidslaag in staat wordt gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken. Een van de verantwoordelijkheden voor de gemeente is actualiseren van de bestemmingsplannen. Onderhavig bestemmingsplan is mede vanuit dat oogpunt opgesteld.

#### 4.2.2 *provinciaal beleid*

##### ***streekplan Zuid-Holland West, 19 februari 2003***

Op 19 februari 2003 is het streekplan Zuid-Holland West vastgesteld. Eén van de functies van het streekplan is toetsing. Het streekplan geeft aan welke ontwikkelingen wel en niet gewenst zijn en waaraan plannen getoetst moeten worden wanneer particulieren, maatschappelijke organisaties, overheden, maar ook de provincie zelf met initiatieven komen voor uitvoering.



*uitsnede streekplankaart*

Het plangebied is op de streekplankaart aangegeven als bestaand "bedrijventerrein" en "stads- en dorpsgebied". Ten aanzien van bestaand stads- en dorpsgebied wordt gesteld dat de aanwezige potenties voor verdichting, vernieuwing en herstructurering zoveel mogelijk dienen te worden benut. De karakter- en structuurbepalende niet bebouwde ruimten dienen daarbij te worden gehandhaafd. Daarbij dienen de aanwezige cultuurhistorische waarden in acht te worden genomen. Ten aanzien van bedrijventerreinen zet de provincie primair in op kwaliteitsverhoging. Herontwikkeling, intensief ruimtegebruik, segmentering, selectief uitgiftebeleid en duurzame ontwikkeling zijn daarbij kernbegrippen. Voor bedrijventerreinen voorziet de provincie dat er een tekort is aan beschikbare ruimte. Om het tekort te lenigen kiest de provincie voor duurzame herstructurering en intensivering van de reeds uitgegeven bedrijventerreinen en het optimaliseren van het resterende nog uitgeefbare areaal. Met herstructurering en intensivering wordt gestreefd naar een ruimtewinst van 5 tot 15 procent.

##### ***notitie Perifere detailhandel***

De notitie over het perifere detailhandelsbeleid (2005) vormt het sluitstuk van drie onderzoeken die de provincie heeft verricht naar mogelijkheden om haar beleid te dereguleren: 1<sup>e</sup> toepassing van artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening; 2<sup>e</sup> Nota Planbeoordeling 2002 en 3<sup>e</sup> perifere detailhandelsbeleid. Deze onderzoeken komen voort uit de opdracht in het Collegewerkprogramma de beleidsvrijheid voor de gemeenten te vergroten en de regelgeving te beperken tot (boven)regionale onderwerpen. De notitie gaat over de vraag of de provincie haar detailhandelsbeleid wil afschaffen, aanpassen of voortzetten. Gezien de opdracht van het rijk in de Nota Ruimte, de opvattingen van de meeste deskundigen en de ervaringen in het buitenland, handhaaft de provincie haar ambitieniveau en kiest zij voor een blijvende bovenlokale regierol bij winkelpannen met een omvang van meer dan 1.000 m<sup>2</sup> verkoopvloeroppervlak.

De Nota Regels voor Ruimte biedt de mogelijkheid voor vestiging van detailhandel op knopen indien dit past in het functieprofiel van de het knooppunt. Het ligt voor de hand deze knooppunten met name te benutten voor grootschalige detailhandel zonder branchebeperking of een thematische ontwikkeling. Voorwaarde voor het benutten van deze potentie is opname van de knoop in een regionale- en provinciale structuurvisie detailhandel. De initiatiefnemer zal aan moeten tonen dat dit niet leidt tot duurzame ontwrichting van de verzorgingsstructuur. Gedeputeerde Staten willen niet alles bij het oude laten. Zij zijn voorstander van het moderniseren van het beleid zonder de hoofdlijn daarvan los te laten. Kenmerken van deze optie zijn:

- megasupermarkten: uitsluitend in winkelcentra;
- superwinkelcentra: niet toegestaan;
- locaties: grootschalige detailhandel mag op een beperkt aantal aangewezen bedrijventerreinen;
- branches: verruiming van de huidige reeks branches met de branches vloerbedekking, parket, zonwering en tenten;
- branchevervaging: 20% van de verkoopvloeroppervlakte mag uit nevenassortiment bestaan, mits dit past bij het hoofdassortiment en uit een distributie-planologisch onderzoek blijkt dat dit niet leidt tot ontwrichting van de verzorgingsstructuur;
- vrijetijdsvoorzieningen: huidige beleid continueren, d.w.z. intensieve voorzieningen uitsluitend in centra en op knopen;
- verplicht advies REO's bij vestigingen > 1.000 m<sup>2</sup>: blijft gehandhaafd.

#### 4.2.3 *regionaal beleid*

##### ***regionale structuurvisie detailhandel REO Rijn- en Bollenstreek, beleid 2003-2010***

De Regionale Structuurvisie Detailhandel van het REO Rijn- en Bollenstreek heeft als doel het tot stand brengen van een evenwichtige, economisch verantwoorde en duurzame detailhandel-structuur in de Rijn- en Bollenstreek. De dynamiek in de detailhandel is dermate groot dat periodieke monitoring van ontwikkelingen gewenst is. Op basis hiervan kan beleid tijdig worden bijgesteld. De aldus in 1999 door het REO Rijn- en Bollenstreek geactualiseerde regionale structuurvisie detailhandel is op zijn beurt onderwerp van monitoring en bijstelling geweest. Het resultaat hiervan is de Regionale Structuurvisie detailhandel REO Rijn en bollenstreek 2003. Hierin zijn de ontwikkelingen in de periode 1999 - 2001 geanalyseerd en voor de periode tot 2010 is nieuw beleid geformuleerd.

In de meeste gemeenten heeft de aanbodstructuur zich kunnen versterken. Er is geïnvesteerd in nieuwe winkelprojecten en kwaliteitsverbetering. De grotere gemeenten -met hoofdwinkelcentra in de niet-dagelijkse sector- hebben hun lokale en regionale koopkrachtbinding weten op te voeren. De perifere branches (doe-het-zelf, woningbranche), hebben zich qua vloeroppervlak absoluut gezien sterker ontwikkeld dan de andere branches. De expansie van de supermarkten is duidelijk zichtbaar, niet alleen in het totale vloeroppervlak, maar ook in het gemiddelde vloeroppervlak. De regionale oppervlakte-groei in de dagelijkse sector komt bijna geheel voor rekening van de supermarkten.

De detailhandeldynamiek zal de komende jaren zeker doorzetten. De ook in de regio zo herkenbare processen van schaalvergroting (met name de supermarkten en in mindere mate de PDV-branches) en aanbodconcentratie zullen doorzetten. De druk op perifere vestigingen zal blijven. Handhaving vraagt daarom meer aandacht.



Alles afwegende betekent dit dat de grootste terughoudendheid dient te worden betracht bij de ontwikkeling van nieuwe plannen. Op regionaal niveau is daarom een "nee, tenzij..." beleid gewenst. Nieuwe winkelprojecten zouden in beginsel afwijzend beoordeeld moeten worden, tenzij:

- er sprake is van structuurversterking, stedelijke vernieuwing en/of kwaliteitsimpulsen voor de bestaande centra;
- en er een solide marktruimteberekening voor het eigen marktgebied aan ten grondslag ligt op basis waarvan kan worden vastgesteld dat de heersende marktverhoudingen niet significant worden verstoord;
- en zij bij voorkeur gepaard gaan met het uit de markt nemen c.q. afbouwen van verouderd winkelvloeroppervlak.

De Baanderij is in de regionale structuurvisie Detailhandel van REO Rijn – en Bollenstreek aangemerkt als regionale opvanglocatie voor perifere uitplaatsing en eventueel doorontwikkeling. Voor het plangebied geldt dan ook dat detailhandel die omwille van ruimtelijk relevante redenen niet in inpasbaar zijn in wijk-, dorps- of stadscentra, zijn toegestaan. Het gaat hierbij om detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen en in zeer volumineuze goederen, zoals auto's, boten, caravans, machines, keukens en sanitair, tuincentra, bouwmarkten en meubelbedrijven met in ondergeschikte mate woninginrichtingartikelen.

#### ***Regionaal Milieubeleidsplan 2003 -2010***

Voor de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Warmond en Zoeterwoude, is een regionaal milieubeleidsplan vastgesteld. Centraal in het beleidsplan staat de volgende beleidsuitgangspunten:

- Water, natuur, groen, energie en openbaar vervoer zijn sturende elementen bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen. De landschappelijke onderlegger, inclusief bodemtypologie, het watersysteem, en natuur – en landschappelijke waarden vormen het hoofduitgangspunt voor de inrichting van de ruimte. Zo wordt er niet gebouwd in waardevolle gebieden zoals bijvoorbeeld de ecologische structuur en juist wel op locaties waar veel mensen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer
- Herstructureren van woon- werkgebieden heeft voorrang op uitbreiden.
- Waar mogelijk worden intensief- en meervoudig ruimtegebruik sterk bevorderd. In stedelijke gebieden wordt gedacht aan gestapelde bouw, in randmilieus kan worden gedacht aan "compacte buurten in het groen".
- Bestaande bedrijventerreinen worden zo duurzaam mogelijk (her)ingericht. Tenminste is er sprake van parkmanagement, aandacht voor energie, water en inpassing natuur- en Cultuurwaarden.

#### **4.2.4 gemeentelijk beleid**

In paragraaf 2.3 is weergegeven wat het gemeentelijk beleid is voor het beheren van de bestaande situatie. Verder is het ruimtelijk gemeentelijk beleid onder andere vastgelegd in de Toekomstvisie Leiderdorp 2015, de Structuurvisie detailhandel Leiderdorp binnen regionaal kader (april 2003) en het Tweede economisch Beleidsplan Leiderdorp: poort tot de regio (2001). Het verkeersbeleid is onder andere vastgelegd in het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP juni 2003). Ontwikkelingen die plaats vinden, moeten binnen dit beleidskader plaatsvinden.

### ***Toekomstvisie Leiderdorp 2015***

In de in september 2001 vastgestelde toekomstvisie is aan de hand van een aantal ambities uiteengezet welke plannen de komende jaren op stapel staan. Het betreft ambities met betrekking tot ontwikkelingen in het centrum, levensloopbestendige woningen, betere zorgvoorzieningen, integraal jeugd- en jongerenbeleid, recreatie, regionale samenwerking en communicatie.

### ***Structuurvisie detailhandel Leiderdorp binnen regionaal kader (april 2003)***

De gemeente Leiderdorp streeft naar een duurzame versterking en ontwikkeling van de detailhandelsstructuur. Niet alleen in Leiderdorp, maar ook in de directe omgeving. Met de Structuurvisie detailhandel kan hieraan sturing worden gegeven en kan de afstemming in regionaal verband verder worden geagendeerd. De structuurvisie geeft aan welk winkelaanbod voor een duurzame versterking van de detailhandel in Leiderdorp gewenst en haalbaar is. En ook hoe de afzonderlijke winkelcentra en andere aanbodconcentraties (ook in de regio) hiervoor ten opzichte van elkaar dienen te worden gepositioneerd. De visie bevat voorstellen voor uitbouw en profilering. In de visie is geconcludeerd dat geen van de bestaande perifere concentraties exact aansluit bij de indeling:

- traditionele PDV-concentraties: met een gemengd grootschalig aanbod meubelzaken, bouwmarkten, tuincentra en ABC-goederen (auto's, boten, caravans). De zaken bevinden zich overwegend in het prijsvriendelijke en middensegment.
- Meubelconcentraties: met overwegend (grote) meubelshowrooms en relatief kleinschaliger aanbieders met het accent op 'inrichting van het huis'. Het gaat overwegend om zaken in het midden en hoger marktsegment, inclusief gewestelijke en landelijke 'trekkers' én specialistisch aanbod.
- GDV-concentraties: diverse vormen van grootschalige detailhandel met een brede branchesamenstelling. Het aanbod wordt sterkt bepaald door het beleid voor de regionale en provinciale detailhandelsstructuur.

De Baanderij heeft kenmerken van een traditionele PDV-concentratie, maar huisvest ook enkele branchevreemde GDV-aanbieders. Het meubelplein is te klein en te weinig divers om de positie als sterke meubelconcentratie te kunnen vervullen. Zoeterwoude Rijndijk profileert zich feitelijk als 'van alles wat'. De bestaande perifere aanbodstructuur in de Leidse regio is op basis van deze constatering onvoldoende uitgekristalliseerd. De verzorgingsfuncties van de diverse concentraties overlappen elkaar. Ook in de ruimtelijk-functionele opbouw doen zich problemen voor, doordat concentraties als Zoeterwoude Rijndijk en De Baanderij niet planmatig zijn opgezet, maar min of meer ad-hoc tot stand zijn gekomen. Voor de structuur op de schaal van de Leidse regio en ook in concurrentie met andere regio's, is dit een ongewenste situatie. Met een heldere profilering wordt ondernemers een duidelijk toekomstperspectief geboden, ook voor allocatie van investeringen. Op basis van de knelpunten binnen de huidige aanbodstructuur enerzijds en de lokale c.q. regionale dynamiek anderzijds, wordt prioriteit gegeven aan de verbetering van de perspectiefrijke aanbodconcentraties. Dat wil zeggen concentraties die nu goed functioneren op strategische posities binnen de regio.

### ***Tweede economisch Beleidsplan Leiderdorp: poort tot de regio (2001)***

Het doel van het ruimtelijk economisch beleid van Leiderdorp is als volgt: Leiderdorp bevordert een evenwichtige economische dynamiek gericht op vergroting van vestigingsmogelijkheden voor nieuwe bedrijven en met aandacht voor bestaande locaties en bedrijven. Het beleid richt zich onder andere op het optimaliseren van het vestigingsmilieu voor de huidige aanwezige bedrijven in Leiderdorp. Dit heeft betrekking op de bedrij-

venlocaties De Baanderij, De Elisabethhof, Lage Zijde en op de verspreide bedrijfsvestigingen. De grotere locaties zijn nagenoeg vol, niet optimaal ontsloten en voldoen slechts ten dele aan de toenemende kwaliteitseisen die aan vestigingslocaties worden gesteld. Deze problematiek vraagt om een oplossing, om niet het gevaar te lopen dat belangrijke en waardevolle bedrijven zullen (moeten) vertrekken uit de gemeente om zich elders (buiten de regio) te vestigen. De huidige revitalisering van De Baanderij moet worden voortgezet. Daarnaast is het economische beleid gericht op het wegnemen van belangrijke overige knelpunten. Met nadruk gaat hierbij aandacht uit naar de ontsluiting van de bedrijvenlocaties. De ontsluiting van De Baanderij maakt onderdeel uit van het IVVP. In dit verband is het volgens Economische Aangelegenheden noodzakelijk dat de verkeersbeperkende maatregelen met betrekking tot de Engelendaal tot stand komen nadat de ontsluiting via de N445 en N446 is geoptimaliseerd. Eveneens in relatie tot het IVVP richt het economisch beleid zich op een sterk verbeterde ontsluiting van de huidige en toekomstige werklocaties langs de A4. Een mogelijke HOV verbinding, gekoppeld aan de aanleg van de Rijn-Gouwe lijn is hiervoor noodzakelijk.

### ***Evaluatie Economisch Beleidsplan "Leiderdorp: Poort tot de regio" (december 2005)***

In juli 2001 heeft de raad het economisch beleidsplan "Leiderdorp Poort tot de regio" vastgesteld. Voor de uitvoering van het beleidsplan is een actieprogramma opgesteld, dat in december 2005 is geëvalueerd. De resultaten zijn opgenomen in het document "Evaluatie Economisch Beleidsplan "Leiderdorp: Poort tot de regio". Voor De Baanderij geldt dat actiepunten als het opstellen van de toekomstvisie De Baanderij, de inventarisatie van herstructurerings- en stimuleringsregelingen, de implementatie van de toekomstvisie in het nieuwe bestemmingsplan en de herstructurering (gedeeltelijk) in de evaluatie zijn opgenomen als actiepunten waarmee de economische beleidsdoelstelling moet worden bereikt. Het opstellen van voorliggend bestemmingsplan betreft derhalve het uitvoeren van het beleid zoals dat in het economisch beleidsplan en de evaluatie daarvan, is opgenomen. Verder zijn in de evaluatie, aan de hand van een inventarisatie van de economische situatie in 2004, een vergelijking van de economische situatie van 2000 en 2004 en een studie naar de mogelijke trends en ontwikkelingen in de toekomst, nieuwe voorstellen opgenomen voor beleid en uitvoering. Gestreefd wordt naar een bij de beroepsbevolking passende werkgelegenheid en een completer aanbod van winkelvoorzieningen. Voor De Baanderij betekent e.e.a. dat gewerkt wordt aan de uitbreiding van de bedrijvigheid door de ROC-locatie te gaan herontwikkelen, het realiseren van parkmanagement en de mogelijkheden van doorgroei verkennen en intensivering en meervoudig grondgebruik mogelijk maken.

### ***Intergaal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP)***

Het IVVP is vastgesteld door de raad op 2 juni 2003. De doelstelling is een grotere leefbaarheid, een betere bereikbaarheid en een beheersbare mobiliteit in Leiderdorp. In de periode 2003-2006 wordt daartoe de capaciteit vergroot van de rondwegstructuur. Dit vangt aan met werkzaamheden aan de kruispunten N445-Engelendaal-Rietschans.

### ***Gemeentelijk beleid - energie en duurzaamheid***

Leiderdorp ondersteunt het klimaatbeleid, dat in het kader van het Klimaatconvenant tussen Rijk, provincies en gemeenten, is opgezet om de Kyoto-doelstellingen te realiseren. Het ambitieniveau uit de prestatiekaart van Leiden is voor het thema bedrijven "Voorlopend". Het gekozen ambitieniveau sluit aan bij het Milieubeleidsplan van de Milieudienst West-Holland. De volgende doelstellingen moeten worden gerealiseerd:

- ruimte gereserveerd voor energiebesparing en DE bij planontwikkeling op basis van een Energievisie;
  - het energiegebruik van de bedrijven op de Baanderij is voor minimaal 5% gebaseerd op duurzame energiebronnen;
  - uitvoeren van alle vast en kostenneutrale maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzame Utiliteitsbouw;
  - bij nieuwbouw worden 30% van de variabele (niet-kostenneutrale) energiemaatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzame Utiliteitsbouw uitgevoerd;
- toepassing van minimaal 1 (niet-kostenneutrale) verkeer en vervoer maatregel uit het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw.

### ***Parkmanagement & ruimtebehoefte bedrijventerrein Baanderij Leiderdorp***

Onder parkmanagement wordt een gecoördineerd geheel verstaan van acties gericht op het realiseren van een gezamenlijk vastgesteld ambitieniveau voor het bedrijventerrein en waar mogelijk van gezamenlijk financieel voordeel. Door Stichting bedrijfsadvies is onderzoek<sup>7</sup> verricht naar de mogelijkheden voor parkmanagement op bedrijventerrein De Baanderij. Het onderzoek is gericht op het in beeld brengen van de mogelijkheden, concreet vertaald in kansrijke onderwerpen, en het vergroten van het draagvlak onder de ondernemers op De Baanderij voor te nemen acties. Het tweede doel is inzicht te krijgen in de toekomstige ruimtebehoefte van de ondernemers op De Baanderij.

Uit de pilot is gebleken dat meerdere onderwerpen als zeer kansrijk en/of kansrijk worden bestempeld. De infrastructuur met aanverwante onderwerpen wordt duidelijk als het belangrijkste onderwerp voor gezamenlijke aandacht gezien. Ook verkeersveiligheid wordt door de ondernemers als een zeer belangrijk punt beschouwd. Een veel genoemde reden voor een onveilige verkeerssituatie zijn de langs de wegen geparkeerde vrachtwagens, waardoor parkeerruimte voor vrachtwagens logischerwijs ook belangrijk wordt bevonden. Er blijkt een behoefte aan uniformiteit en duidelijkheid in de bewegwijzering. Voor de ruimtebehoefte geldt dat het merendeel van de bedrijven die willen verplaatsen, binnen de gemeente Leiderdorp wil blijven. Er van uitgaande dat de bedrijven, die nog niet precies weten waar ze naar toe gaan, in Leiderdorp blijven, komt de totale behoefte aan uitbreiding op 10.760 m<sup>2</sup> (situatie 2004). Hier staat tegenover dat 220 m<sup>2</sup> aan bedrijfsruimte op De Baanderij vrijkomt. Hiervoor zal tussen nu en 5 jaar ruimte beschikbaar gemaakt moeten worden, hetzij op De Baanderij hetzij elders.

### ***Ruim baan voor De Baanderij***

In oktober 2002 is op initiatief van de gemeente Leiderdorp een projectgroep aan de slag gegaan om de huidige situatie en de gewenste ontwikkelingsrichting van De Baanderij in beeld te brengen. Dit als opmaat naar een toekomstvisie voor het bedrijventerrein. De projectgroep werd geformeerd uit vertegenwoordigers van ondernemers en eigenaren op De Baanderij, de Leiderdorpse Ondernemers Vereniging (LOV), de Kamer van Koophandel, de politie Hollands Midden, de Milieudienst West Holland en de gemeente Leiderdorp. De bevindingen zijn weergegeven in het rapport "Ruim baan voor De Baanderij". In het rapport wordt geconcludeerd dat de Baanderij toekomst heeft. De ligging van het terrein, het economisch profiel, verbeteringen die reeds hebben plaatsgevonden of nog plaatsvinden alsmede kansen en ontwikkelingen die zich op en rond het bedrijventerrein voordoen, geven aan dat De Baanderij de potentie heeft ook voor de komende 25 jaar een goed functionerend, gemengd bedrijventerrein te zijn.

<sup>7</sup> parkmanagement & ruimtebehoefte Bedrijventerrein Baanderij Leiderdorp; Stichting Bedrijfsadvies milieu, arbo en kwaliteit; rapportnr 03r1016a-md; december 2003

Voorwaarde voor een duurzaam goed functionerende Baanderij is een gezamenlijke aanpak. Ondernemers, eigenaren, gemeente en andere direct betrokkenen moeten gezamenlijk de kansen pakken en bedreigingen weren. Daarvoor is het allereerst noodzakelijk dat alle betrokkenen een gezamenlijke aanpak onderschrijven. En dat vervolgens, rekening houdend met de verschillende belangen, daarvoor een passende structuur wordt gekozen. In de visie zijn een aantal aanbevelingen opgenomen. Het betreft onder andere het behouden van het gemengde economisch profiel en het versterken van de auto-, woon- en bouwbranche (de dragers moeten zich kunnen blijven ontwikkelen door eenvoudigere regelgeving). Functiemenging moet onder voorwaarden mogelijk zijn. De meest logische plek voor wonen is hierbij de rand. Verder moet voor de oprichting van een bedrijfsverzamelgebouw ruimte worden gecreëerd.

In ruimtelijk opzicht wordt een overzichtelijk terrein met herkenbare profielen en bundeling gewenst. Voor een duidelijke economische profilering en herkenbaarheid op het bedrijventerrein moeten, daar waar mogelijk, functies en/of bedrijfsactiviteiten worden gegroepeerd. Duidelijk beleid biedt gemeente en ondernemers de mogelijkheid te sturen op de (her)locatie van bedrijven en functies op het terrein.

Een goed werkend verkeerssysteem is gewenst. Hierdoor kunnen de bedrijven economisch goed functioneren en is er voor omwonenden minder overlast. Er moet worden gestreefd naar een duurzame herinrichting van het terrein. Hierbij moet rekening worden gehouden met intensief en meervoudig ruimtegebruik, ondergronds bouwen, energiebesparing, vervoersmanagement, afval en afvalwater.

#### *consequenties voor het bestemmingsplan*

Een aantal aanbevelingen zijn niet ruimtelijk gerelateerd en kunnen dan ook niet geregeld worden in het bestemmingsplan. Zo kan bundeling van bedrijven op basis van economische grondslagen niet worden geregeld in het bestemmingsplan. De aanbevelingen die wel ruimtelijk gerelateerd zijn, passen in het beheersregime van dit bestemmingsplan (zie ook paragraaf 2.3). Zo zijn de bestaande krachtige dragers als bouwgerelateerde bedrijven, autogerelateerde bedrijven en de woongerelateerde bedrijven conform de visie binnen de bedrijfsbestemming toegestaan. Het bestemmingsplan is flexibel waar mogelijk en gedetailleerd waar nodig, bijvoorbeeld ten aanzien van op de plankaart specifiek aangeduide gebieden. Het beheersregime is dermate flexibel dat bijvoorbeeld intensief en meervoudig ruimtegebruik en/of ondergronds bouwen is toegestaan. Ook groeperen van functies en/of activiteiten is binnen het beheersregime mogelijk. De mate van gedetailleerdheid is afgestemd op landelijk en provinciaal beleid ten aanzien van aspecten als milieu, detailhandel en kantoren. De gemeente wenst daar niet van af te wijken.

#### **Rapportage Deelproject Parkmanagement**

In 2005 is door Stichting Bedrijfsadvies een haalbaarheidsonderzoek<sup>8</sup> verricht naar enkele concrete mogelijkheden voor parkmanagement op De Baanderij. In het haalbaarheidsonderzoek zijn onder de 135 bedrijven op De Baanderij inventariserende vragen gesteld over de onderwerpen als inkoop van energie, inkoop van afvalinzameling, inkoop van telefonie en inkoop van beveiliging. Daarnaast heeft Bedrijfsadvies opdracht gekregen om ook de bewegwijzering op De Baanderij te beoordelen, en indien mogelijk daarvoor met een plan te komen. Gebleken is dat er weinig respons is bij de ondernemers, maar op basis van slechts enkele leveranciers zijn meerdere indicaties verkregen, waaruit wel

<sup>8</sup> Rapportage Deelproject Parkmanagement – Bedrijventerrein De Baanderij Leiderdorp; Stichting Bedrijfsadvies milieu, arbo en kwaliteit; augustus 2005

degelijk blijkt dat er voor de ondernemers op De Baanderij voordelen te behalen zijn bij een collectieve aanpak. Een mogelijkheid is gezamenlijke inkoop bij een energieleverancier op De Baanderij, die met een warmte-krachtkoppelinginstallatie ter plaatse elektriciteit en warmte gaat opwekken. Doordat op plantaardige olie gestookt gaat worden, is de opgewekte energie groen, en wordt daarmee ruimschoots voldaan aan alle duurzaamheidsdoelstellingen voor De Baanderij. Inkoop van afvalinzameling en telecommunicatie hebben op grond van de gegevens niet tot concrete contracten geleid. Voor beveiliging ligt een concreet aanbod, waar door bedrijven gebruik van gemaakt kan worden. Het algehele resultaat van het onderzoek is dat De Baanderij in 2005 (nog) niet toe was aan een integrale invoering van 'Parkmanagement De Baanderij' als een afzonderlijke beheerorganisatie. De optie om gezamenlijk als partijen een parkmanagementorganisatie op te zetten voor onderhoud en beheer van de openbare ruimte, handhaving van afspraken die het gebruik van de individuele bedrijfslocaties betreffen (zoals verhardingen, opslag, onderhoud, uitstraling, reclame, parkeren enzovoorts), en facilitaire zaken zoals gezamenlijke inkoopcontracten (zoals voor energie, afvalinzameling, kantoorartikelen, enzovoorts), was in 2005 nog een stap te ver.

#### **4.2.5 conclusies**

##### ***beheer bestaande situatie***

Bij het opstellen van het beheergerichte deel van voorliggend bestemmingsplan is met name het eigen gemeentelijk beleid van belang. In paragraaf 2.3.1 is weergegeven wat het gemeentelijk beleid is voor het beheer van de bestaande ruimtelijke en functionele situatie van De Baanderij. Zoals in die paragraaf en in de vorige paragrafen is aangegeven, is dat beleid voor aspecten als het toestaan van bijvoorbeeld detailhandel, kantoren, enz. afgestemd op provinciaal en regionaal beleid. Het ruimtelijke ordeningsbeleid van die overheden vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

##### ***ontwikkelingen***

De herontwikkeling van het bedrijventerrein is een uitwerking van het provinciale en gemeentelijke beleid ten aanzien aspecten als duurzaamheid, intensivering, meervoudig grondgebruik, etc. Daarmee zijn de ontwikkelingen passend in het beleid van de diverse overheden. Verder geldt dat gemeente streeft naar het invoeren van parkmanagement. De organisatorische aspecten hiervan vallen buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.

### **4.3 MILIEU**

#### **4.3.1 milieuzonering**

##### ***beheer bestaande situatie***

De bestaande situatie is vastgelegd en van een ruimtelijke-juridische regeling voorzien en daarmee integraal beheerd. In paragraaf 2.3 is uitgebreid beschreven wat de achtergrond is van de opgenomen zonering. Verder wordt via de Wet milieubeheer hinder op gevoelige functies voorkomen. In het plangebied komen op het gebied de milieuzonering en de mogelijkheden in het kader van de Wet milieubeheer geen onoverkomelijke pro-

blemen voor. Weliswaar zijn geluidsklachten<sup>9</sup> bekend op de rand van het bedrijventerrein met de woonomgeving (omgeving Lijnbaan), maar de bedrijven binnen het gebied voldoen aan de geluidsnormen zoals deze zijn neergelegd in de bedrijfsspecifiek milieuvregunningen of algemene regelgeving (Amvb's). Op De Baanderij zijn een beperkt aantal bedrijfsactiviteiten waarbij geurhinder een aandachtspunt is. Randstad Clean Lease bv aan de Lijnbaan en Casco (autospuiterij van Kamsteeg). Na het vertrek van de productie-lijn van Sate-specialist naar elders is er tengevolge van deze activiteit vooralsnog geen geurprobleem meer.

### **ontwikkelingen**

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:

- a) past de nieuwe functie in de omgeving?
- b) laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Richtinggevend hierin zijn de indicatieve onderzoekszones zoals opgenomen in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering"<sup>10</sup>.

De herontwikkeling is gericht op intensivering en het groeperen van functies en/of activiteiten van bedrijven op een bestaand bedrijventerrein. Een bedrijfsfunctie is passend in deze omgeving; het is immers een bestaand bedrijventerrein. Zoals in paragraaf 2.3 reeds is weergegeven, krijgt de bedrijfsfunctie op het bedrijventerrein de Baanderij een zonering die er voor moet zorgen dat het gebruik van een bedrijf niet milieuhinderlijk wordt voor woningen. Daarmee wordt rekening gehouden met de woonfunctie in de omgeving.

## **4.3.2 bodem**

### **beheer bestaande situatie**

De bodemkwaliteit is in het kader van een bestemmingsplan van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie. Het conserverende deel van dit bestemmingsplan betreft het vastleggen van de bestaande situatie. De functie is reeds gerealiseerd. Daarom is in het kader van het opstellen van dit deel van het bestemmingsplan geen milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd. Bij eventuele bebouwingsuitbreidingen die binnen de beheerskaders van dit bestemmingsplan mogelijk zijn, wordt vanuit de bouwverordening binnen de bouwvergunningverlening zorg gedragen voor een goede bodemkwaliteit. Volledigheidshalve wordt hierbij op verzoek van de Milieudienst (zie Nota inspraak en overleg, artikel 10 Bro-reactie 2.6.6) opgemerkt dat in het verleden in het kader van:

- de aanleg van de doorsteek "Lijnbaan-Touwbaan" gebleken is dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmering waren voor de herontwikkeling.
- een bouwplan op het perceel Lijnbaan 12 en 12a gebleken is dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmering waren voor de herontwikkeling.

### **ontwikkelingen**

Bij functiewijzigingen die leiden tot een verandering van de bestaande bestemming moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem de realisatie van de gewenste functie ook toestaat. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële

<sup>9</sup> bron: milieudienst West-Holland, memo d.d. 29 maart 2005

<sup>10</sup> VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering 2001 – No. 9 Milieureeks

haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden. Om hier vroegtijdig inzicht in te hebben, dient bodemonderzoek te worden uitgevoerd voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Een groot deel van het bedrijventerrein De Baanderij bestaat uit het voormalige bedrijfsterrein van de Verto. Dit terrein is inmiddels voor een zeer groot deel, onder supervisie van de provincie, gesaneerd. Onder enkele bestaande panden is nog verontreiniging aanwezig. Voor deze verontreinigingen zijn, zo nodig, maatregelen getroffen om verdere verspreiding te voorkomen. Op het overige deel van het bedrijventerrein zijn geen ernstige bodemverontreinigingen bekend. Door de herontwikkeling van het bedrijventerrein verandert de functie van de gronden niet: het blijft immers een bedrijventerrein. Daarom is in het kader van dit bestemmingsplan geen specifiek bodemonderzoek gedaan naar de locaties waar in de toekomst mogelijk een nieuw bedrijf komt of een uitbreiding van een bedrijf plaatsvindt. Hiervoor geldt dat vanuit de bouwverordening binnen de bouwvergunningverlening zorg wordt gedragen voor een goede bodemkwaliteit.

### 4.3.3 *geluid*

#### *beheer bestaande situatie*

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het (spoor)wegverkeer en/of door inrichtingen, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van woningen niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde, dan wel een nader bepaalde waarde (hogere grenswaarde). De provincie Zuid-Holland heeft de gemeente Leiderdorp, voor verkeerslawaai in het stedelijke gebied, een algemene ontheffing heeft verleend tot maximaal 55 dB(A). Deze waarde geldt op grond van de oude Wet geluidhinder.

In het geval van bestaande situaties waar geen nieuwe functies zijn voorzien, wordt de geluidsbelasting met betrekking tot de wettelijke normen voor binnenniveaus geregeld via het bouwbesluit. Indien derhalve een bestaande woning of een ander geluidsgevoelig object een uitbreiding wenst te realiseren dan wordt via de bouwvergunningverlening in een aanvaardbaar binnenniveau van het geluid voorzien. Verder geldt dat bij wijzigingen aan de weg beoordeeld moet worden of sprake is van "reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder". Volledigheidshalve wordt hierbij op verzoek van de Milieudienst (zie Nota inspraak en overleg, artikel 10 Bro-reactie 2.6.7) opgemerkt dat in het akoestisch onderzoek, uitgevoerd door de Milieudienst West-Holland, ten behoeve van het inmiddels vergunde woonzorgcomplex Beukenschans 58 t/m 87, onderzocht is in hoeverre de uitvoering van deze doorsteek moest worden gezien als een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De toename van de gevelbelasting ten gevolge van deze doorsteek bleek maximaal 1,2 dB te bedragen voor de woningen langs de Touwbaan en 0,6 dB voor de woningen langs de Lijnbaan. De realisatie van deze doorsteek bleek derhalve geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder te zijn.

#### *ontwikkelingen*

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies toestaat, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidbelasting ten gevolge van wegen en gezoneerde bedrijventerreinen op een bepaalde afstand van de nieuwe geluidsgevoelige functies. Bedrijven worden niet aangemerkt als geluidsgevoelig. Een onderzoek naar geluidhinder bij die functies is dan ook niet noodzakelijk. Verder geldt dat onderzocht is of bij de reconstructie van de aansluiting met de Engeldendaal



sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek<sup>11</sup> blijkt dat, in geval er gekozen zal worden voor toepassing van zeer stil asfalt, dit niet het geval is. De gevelbelastingen zullen, inclusief correctie ex artikel 103, op geen van de meetpunten de 55 dB(A) overschrijden.

Een gebruik van gronden en bouwwerken voor inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer (dit zijn de voormalige A-inrichtingen, ook wel 'de grote lawaaimakers') is uitgesloten. Het bedrijventerrein is daarom niet gezoneerd volgens artikel 53 van de Wet Geluidhinder. Verder geldt dat het plangebied niet in een onderzoekszone van een spoorweg ligt.

#### 4.3.4 ***luchtkwaliteit***

##### ***Inleiding***

Door de Milieudienst West-Holland is juli 2008 bepaald wat de invloed op de lokale luchtkwaliteit is van het bestemmingsplan De Baanderij in Leiderdorp. De resultaten zijn weergegeven in de notitie "Advies De Baanderij", d.d. 22 juli 2008. Navolgende paragrafen zijn overgenomen uit die notitie.

##### ***Wettelijk kader en Beleid***

###### *Wettelijk kader*

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Aan hoofdstuk 5 is een titel toegevoegd: titel 5.2 luchtkwaliteitseisen. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM10), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen opgenomen.

De grenswaarden voor stikstofdioxide en benzeen gelden vanaf 2010. Voor de overige stoffen zijn de grenswaarden reeds van kracht.

De normen zijn op basis van gezondheidkundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 µg/m<sup>3</sup> neemt de kans op effecten wel geleidelijk af. Al is voor fijn stof geen gezondheidkundige grenswaarde vast te stellen.

###### Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit. Dit programma moet de onderbouwing leveren van het "derogatieverzoek" van het Rijk aan de EU. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit in betekende mate verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren om er voor te zorgen dat per 2011 respectievelijk 2015 wel overal in Nederland aan de grenswaarden wordt voldaan. Het Rijk coördineert het programma. De EU heeft echter nog geen besluit over het derogatieverzoek genomen.

De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder AMvB en mr niet in betekende mate (NIBM).

<sup>11</sup> akoestisch onderzoek reconstructie N445, Engelendaal, Rietschans; Goudappel Coffeng; Den Haag, LPDP031 Cps/0243, d.d. 11 augustus 2004

### AMvB en mr niet in betekenende mate

De Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteit, maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling "Niet in betekenende mate" bevat criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "In betekenende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB treedt gelijktijdig met het NSL in werking. De periode tussen in werking zijn van de wet en de inwerkingtreding van het NSL geldt als een overgangperiode. Tijdens deze periode mag rekening worden gehouden met een verslechtering van maximaal 1% van de grenswaarde (= 0,4 µg/m<sup>3</sup> voor zowel stikstofdioxide en fijn stof).

NIBM projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie maar ook om de personen in de omgeving daarvan, bijvoorbeeld om de bewoners en/of kinderen in een school/kinderdagverblijf aan de gebiedsontsluitende wegen

### *Beleid - Regionaal*

Eén van de ambities uit van het Milieubeleidsplan 2003-2010 luidt: Op het merendeel van de plaatsen waar mensen wonen, sporten of anderszins langdurig verblijven is de concentratie aan luchtverontreinigende stoffen in 2010 beduidend lager dan de toegestane grenswaarden. Waarbij in de praktijk de term beduidend lager dan de grenswaarde is gesteld op 37 µg/m<sup>3</sup>.

### **Resultaten**

#### *Toetsing aan de wet*

Het plan is voornamelijk conserverend van aard. Daarnaast zijn ontwikkelingen mogelijk: 10% uitbreiding van het bedrijventerrein. Er is getoetst aan de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) en regionaal beleid.

De uitbreiding van een bedrijventerrein is niet benoemd in bijlage 3B van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen). Daarom dient door middel van berekening te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de grenswaarden.

Om inzicht te geven in de luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer in het gebied is gebruik gemaakt van het CAR II model, versie 7.0.1 (2008). In dit model zijn de onderstaande gegevens ingevoerd en is de luchtkwaliteit berekend.

Binnen het bestemmingsplan bevinden zich de wegen: Rietschans, Zijldijk en Touwbaan. In de berekening is alleen de Touwbaan meegenomen omdat daar in 2010 de hoogste verkeersintensiteiten gelden.

Voor het wegverkeer op de Touwbaan is uitgegaan van gegevens van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK), versie Holland Rijnland, 21 december 2007. Daarin zijn opgenomen de jaren 2005 en 2020. Voor het jaar 2010 zijn de verkeersintensiteiten berekend aan de hand van interpolatie. Voor de berekeningen is het drukste wegdeel gebruikt.

Volgens de opgegeven kentallen van de gemeente is berekend dat de ontwikkelingen 522 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal opleveren.

Tabel 1: Overzicht gebruikte verkeersgegevens (motorvoertuigen/etmaal)

Weg	2010		2020		Rekenafstand (m)	
	autonoom	Incl. plan	autonoom	Incl. plan	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
Touwbaan	8501	9023	10024	10546	9	14


In de tabellen 2a en 2b zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 2a: Concentraties stikstofdioxide en fijn stof: autonoom

	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub> jaargemiddeld		PM <sub>10</sub> aantal overschrijdingen	
	2010	2020	2010	2020	2010	2020
Touwbaan	29,1	21,2	19,7	17,7	11	7

Tabel 2b: Concentraties stikstofdioxide en fijn stof: inclusief plan

	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub> jaargemiddeld		PM <sub>10</sub> aantal overschrijdingen	
	2010	2020	2010	2020	2010	2020
Touwbaan	29,3	21,3	19,8	17,7	12	7

 Overschrijding grenswaarde: stikstofdioxide (norm: 40 µg/m<sup>3</sup>), fijn stof (norm: 40 µg/m<sup>3</sup>), 24-uurgemiddelde fijn stof (norm: maximaal 35 overschrijdingen van de grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> toegestaan).

Uit de tabellen blijkt dat de concentraties voldoen aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. De bijdrage van het plan is maximaal 0,2 µg/m<sup>3</sup>. Hiermee is het een "niet in betekende mate" project.

#### *Toetsing aan regionaal beleid*

Uit de tabellen blijkt dat de concentraties beduidend lager zijn dan de grenswaarden. Hiermee wordt voldaan aan de ambitie van het milieubeleidsplan 2003-2010.

#### *Conclusie*

Het plan voldoet aan de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 luchtkwaliteitseisen. Verder wordt voldaan aan de ambitie uit het milieubeleidsplan 2003-2010. Hierdoor zijn er geen belemmeringen voor dit plan met betrekking tot de luchtkwaliteit.

#### **4.3.5 externe veiligheid**

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in en rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventu-

ele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Het Vuurwerkbesluit (2002, herziening 2004) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, 2004) stellen afstandseisen aan risicovolle bedrijfsactiviteiten en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) adviseert bij transportroutes en buisleidingen met gevaarlijke stoffen veiligheidsafstanden aan te houden. Door de milieudienst West-Holland is het plangebied geïnventariseerd op externe veiligheid:

### ***beheer bestaande situatie***

#### *Bedrijfsactiviteiten met gevaarlijke stoffen*

Binnen het plangebied zijn op drie plaatsen bedrijven aanwezig met een benzinepomp. Een daarvan is een benzineverkoopspunt met LPG-installatie. Dit bedrijf ligt aan de Touwbaan. De doorzet van dit bedrijf is minder dan 1.000 m<sup>3</sup>. Dit wordt in de milieuvergunning van het bedrijf opgenomen die in het kader van het Programma Externe veiligheid 2006-2010 zal worden geactualiseerd. Ingevolge het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" liggen er veiligheidszones rondom het vulpunt. Deze zones liggen in het plangebied. De grootste zone is weergegeven op de plankaart. Nieuwbouw van kwetsbare of beperkt kwetsbare functies is binnen deze zone vanuit het oogpunt van externe veiligheid niet zonder meer mogelijk. Dit is gekoppeld aan een vrijstellingsbevoegdheid waarbij het college advies vraagt aan de milieudienst. Verder is er onderzoek gedaan naar de bestaande situatie in het kader van de onderbouwing van het groepsrisico. Het onderzoek<sup>12</sup> is opgenomen in de bijlage van deze toelichting. Uit het onderzoek blijkt dat de "oriënterende waarde" gedurende de dagperiode wordt overschreden en gedurende de nachtperiode niet. De overschrijding van het groepsrisico kan worden ondervangen met nachtelijke bevoorrading van het station. De voorwaarden voor voortzetting zijn schriftelijk vastgelegd in een brief (d.d. 15 februari 2006) aan de exploitant van het LPG-tankstation. Het betreft de volgende maatregelen:

- Aanpassing tijdstip levering (nachtelijke uren);
- Beperking doorzet LPG in de milieuvergunning.

De vergunninghouder heeft ingestemd met de aanvraag van een revisievergunning. Verder blijft het voornemen bestaan om op termijn het LPG-station op deze locatie te beëindigen. Dit beleidsvoornemen is vastgelegd in het Milieubeleidsplan. In het kader van de zelfredzaamheid en beheerbaarheid vindt overleg plaats met de Regionale Brandweer Hollands Midden. Verder geldt dat in het kader van het convenant met de LPG branche, landelijk wordt gewerkt aan risicoreducerende maatregelen m.b.t. de bron.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen<sup>13</sup>*

Gemeente Leiderdorp heeft een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangewezen in het kader van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Deze route loopt buiten de bebouwde kom vanaf de A4 via de N 445 en N 446. Binnen de bebouwde kom is voor het voornoemde LPG-tankstation geen bevoorradingroute aangewezen. Dit betekent dat de transporteur een ontheffing bij de gemeente moet aanvragen voor dit gedeelte van de bevoorradingroute.

---

<sup>12</sup> Advies externe veiligheid – LPG-tankstation Baanderij Leiderdorp; Opstellen verantwoordingsnotitie groepsrisico; d.d. 10 augustus 2006 (revisie groepsrisico 18 september 2006)

<sup>13</sup> Advies externe veiligheid – LPG-tankstation Baanderij Leiderdorp; Opstellen verantwoordingsnotitie groepsrisico; d.d. 10 augustus 2006 (revisie groepsrisico 18 september 2006)

*Ondergrondse buisleidingen met gevaarlijke stoffen of hoge leidingdruk*

Geconstateerd is dat er geen leidingen in het plangebied aanwezig zijn die in het kader van externe veiligheid relevant zijn.

***ontwikkelingen***

Voor de intensivering van het bedrijventerrein gelden beperkingen binnen de LPG-contour die op de plankaart is opgenomen. Intensivering binnen de 150m-contour kan alleen als aangetoond wordt dat de wettelijke normen voor wat betreft kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet worden overschreden. Om daar inzicht in te verkrijgen is nieuwbouw binnen deze contour gekoppeld aan een vrijstellingsbevoegdheid, waarbij advies wordt gevraagd aan de milieudienst.

**4.4 WATER**

**4.4.1 *inleiding***

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de "watertoets": de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem.

**4.4.2 *beleid***

***rijksbeleid***

Water heeft invloed op de ruimtelijke ordening. Het kabinetsstandpunt "Waterbeleid in de 21e eeuw" (WB21) geeft aan dat bij nieuwe ruimtelijke besluiten water voortaan expliciet in beeld moet worden gebracht. Daarom dient een bestemmingsplan een volledig uitgebouwde waterparagraaf te hebben. Zo'n paragraaf bevat de "watertoets". Het doel van het uitvoeren van deze toets is te waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen bij de planvorming expliciet en op een evenwichtige wijze in de beschouwing worden genomen.

*Waterbeleid in de 21e eeuw (WB21)*

Het huidige systeem van waterbeheer kent vele mogelijkheden tot afwenteling. Te vaak leggen burgers en overheden hun problemen op het bord van een ander. De commissie meent dat het uitgangspunt "niet afwentelen" moet gelden voor het watersysteem zelf, voor de bestuurlijke verantwoordelijkheden en voor de kosten.

Om veiligheid te creëren en schade door wateroverlast en door droogte te voorkomen, kiest de Commissie voor een drietrapsstrategie bij de keuze van maatregelen. De drietrapsstrategie krijgt een verplichtend karakter voor alle overheden:

- 1 Overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms vasthouden in de bodem en oppervlakte water;
- 2 Zonodig water tijdelijk bergen in retentiegebieden langs de waterlopen waarvoor ruimte moet worden gecreëerd;
- 3 Pas als 1 en 2 te weinig opleveren, water afvoeren naar elders of, als dat niet kan, het water bij extreme omstandigheden gecontroleerd opvangen in daarvoor aangewezen gebieden;

Bij het waterbeheer in de stad zelf wordt steeds meer gewerkt volgens het principe van geen afwenteling. Dit gebeurt met het bergen en infiltreren van water binnen het stedelijk gebied. Dit waterneutraal bouwen komt echter hoofdzakelijk voor in nieuwe stedelijke uitbreidingen.

In het stedelijk gebied moeten ook maatregelen worden getroffen om het water langer vast te houden en minder snel af te voeren naar elders (lokale berging, vasthouden bij de bron).

Om problemen niet af te wentelen op de omgeving is voldoende bergingscapaciteit nodig in het oppervlaktewatersysteem binnen de stad in combinatie met infiltratie in de bodem.

### ***provinciaal beleid***

De provincie Zuid-Holland heeft het rijksbeleid overgenomen in de herziening van de Nota Planbeoordeling. Een bestemmingsplan zal inzicht moeten geven in aspecten als veiligheid en waterbeheer, de huidige situatie, de volgens het waterbeleid gewenste ontwikkelingen, de wijze waarop in het ruimtelijk beleid hiermee rekening wordt gehouden, de wijze waarop dit is vertaald naar plankaart en voorschriften en het overleg met de waterbeheerders.

### ***beleid hoogheemraadschap<sup>14</sup>***

Negatieve effecten van nieuwe inrichting, herinrichting of renovatie op omliggend gebied worden niet toegestaan. In herinrichtingprojecten moeten alle verwachte effecten voor het watersysteem in beeld worden gebracht, waarbij ook de (middel) lange termijn ontwikkelingen betrokken moeten worden. Vervolgens moeten tijdens de uitvoering maatregelen getroffen worden ter voorkoming van te verwachten negatieve effecten.

Het Hoogheemraadschap hanteert het "niet afwentelen" principe. Concreet houdt dit in dat de gevolgen van alle toekomstige ontwikkelingen (zowel klimatologische ontwikkelingen als ruimtelijke ontwikkelingen) zoveel als mogelijk binnen het plangebied worden opgelost. Verder is het beleid gericht op het principe van "waterneutraal bouwen". Bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt en/of waarbij het waterbergend vermogen afneemt, moeten maatregelen worden getroffen om de negatieve effecten op te kunnen heffen. Uitgangspunt is dat dit plaatsvindt in het plangebied. Extra waterbezwaar als gevolg van de toenemende verstedelijking kan worden opgevangen als in het plangebied een oppervlak gelijk aan 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak gereserveerd wordt voor extra open water ("15%-regel"). Dit open wateroppervlak komt bovenop het al bestaande oppervlak aan open water. Het extra open wateroppervlak kan gereduceerd worden door het nemen van maatregelen gericht op vasthouden en vertragen van afvoer.

Voor het afkoppelen van verharding de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken geldt" van de Werkgroep Riolering West-Nederland als beleidsuitgangspunt. Voor deze beslisboom is de kwaliteit van afstromend regenwater van verschillende oppervlakken onderzocht en op basis van deze metingen zijn de verharde oppervlakken opgedeeld in de drie categorieën:

- Licht verontreinigd: het regenwater van daken en gevels mag direct afgekoppeld worden, mits er geen zinken dakgoten aanwezig zijn en er geen excessieve toepassing van lood en koper plaats vindt. Indien er wel (veel) gebruik is gemaakt van deze materialen, dienen deze materialen vervangen of behandeld (gecoat) te worden.

<sup>14</sup> Keur en Beleidsregels 2006 en de Nota Dempingen en verhard oppervlak

Als dat niet gebeurt, mag er niet afgekoppeld worden. Voor licht verontreinigde oppervlakken, zoals vrijliggende langzaamverkeerspaden, woonerven en winkelstraten) is afkoppelen toegestaan.

- Matig verontreinigd: voor deze oppervlakken (onder andere wijkontsluitingswegen en doorgaande wegen, parkeerterreinen, woonerven en winkelstraat) is afkoppelen toegestaan. Maar hierbij is het aanleggen van aanvullende zuiveringstechnieken (zand- en slibafvang, bodempassage) echter wel verplicht. Bij parkeerterreinen met een hoge wisselfrequentie en parkeerterreinen voor vrachtwagens is verder het aanbrengen van olieafscheider verplicht.
- (Zwaar) verontreinigde oppervlakken: dit zijn bedrijfsterreinen, busstations, marktplaatsen en trambanen, mogen niet worden afgekoppeld. Deze oppervlakken dienen op een verbeterd gescheiden stelsel of gelijkwaardige voorziening aangesloten te worden.

Als conform de Beslisboom wordt afgekoppeld, kan voor de lozing worden volstaan met een melding, er is dan geen vergunning nodig. Bij het afkoppelen dient voldoende ruim oppervlaktewater aanwezig te zijn om het af te koppelen hemelwater te kunnen verwerken. Als alternatief voor het afvoeren van het hemelwater naar oppervlaktewater kan gekeken worden of infiltratie of hergebruik van hemelwater mogelijk is. Rijnland wenst betrokken te worden bij het opstellen van het rioleringsplan.

Bij het afkoppelen van schoon hemelwater van dakoppervlakken en bij (nieuw)bouwactiviteiten attendeert het hoogheemraadschap op de uitgangspunten in de Nationale Pakketten Duurzame Stedenbouw en Duurzaam Bouwen. Volgens deze uitgangspunten dient de toepassing van uitlogbare bouwmaterialen, zoals koper, zink en lood, voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer, drinkwaterleidingen of straatmeubilair te worden voorkomen, zodat minder verontreinigende stoffen in het watersysteem terechtkomen. Indien gebruik gemaakt wordt van uitlogbare materialen is het niet toegestaan de oppervlakken waarop deze materialen zijn gebruikt af te koppelen van het rioleringsstelsel.

#### **4.4.3 huidig watersysteem**

Het plangebied is gelegen in het bebouwd gebied van Leiderdorp. Binnen het plangebied van het bestemmingsplan bedrijventerrein De Baanderij komt open water voor in de vorm een aantal watergangen en een vijverpartij in de zuidoosthoek van het plangebied. Het plangebied grenst aan De Zijl. In het noorden van het plangebied ligt een afvalwatertransportleiding.

#### **4.4.4 ontwikkelingen - maatregelen**

De bestaande watergangen hebben in dit bestemmingsplan de waterbestemming gekregen. Dit betekent dat bebouwing hier niet is toegestaan. De hoeveelheid oppervlaktewater neemt dan ook niet af. Het plangebied bestaat in de huidige situatie grotendeels uit verhard oppervlak (bebouwing en bestrating). De herontwikkeling van het bedrijventerrein betekent dat het verharde oppervlak ook niet noemenswaardig zal toenemen. De "15%-regel" van het Hoogheemraadschap heeft dan ook geen gevolgen.

Op het bedrijventerrein is de ruimte voor infiltratievoorzieningen zeer beperkt. De infiltratiecapaciteit wordt desondanks zoveel mogelijk benut voor het vasthouden van gebiedseigen water. Voor het vasthouden van water in het gebied komen in aanmerking: het kiezen voor een doorlatend type bestrating, het verwijderen van overtollige verharding,

het aanleggen van infiltratievelden, -bassins en -sleuven in bestaande groengebieden, of het aanleggen van wadi's. Door infiltratie hoeft minder rioolwater naar de zuivering te worden getransporteerd en vermindert de kans op overstorten. Bovendien levert infiltratie een positieve bijdrage aan de grondwaterstand. Door water langer in het gebied vast te houden worden verdroging en afwenteling van wateroverlast tegengegaan. Dit bestemmingsplan staat infiltratie en voorzieningen daartoe met nadruk toe binnen de diverse bestemmingen. De afvoer van vuilwater dat afkomstig is van de bedrijven geldt de daarvoor bestemde wet en regelgeving (o.a. Wet Milieubeheer en Wet verontreiniging oppervlaktewateren). Een bestemmingsplan kan daarin geen nadere regels geven.

#### 4.5 DUURZAAMHEID

Het gemeentelijk beleid is gericht op het transformeren van het bestaande bedrijventerrein De Baanderij tot een duurzaam bedrijventerrein. Een duurzaam bedrijventerrein heeft over het algemeen een hoger bedrijfseconomisch rendement, minder milieubelasting en een intensiever gebruik van ruimte. Het duurzaam ontwikkelen van een bedrijventerrein kan op drie niveaus plaatsvinden:

- individuele bedrijfsvoering
- nauwe samenwerking tussen de bedrijven en overheden
- inrichting en beheer van het bedrijventerrein

Deze drie niveaus hangen met elkaar samen; het ontwikkelen van een duurzaam bedrijventerrein vraagt altijd een integrale benadering. In dit kader is door Stichting Bedrijfsadvies in 2005 onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor parkmanagement op de Baanderij (zie ook paragraaf 4.2.4). Op dat moment bleek dat er weinig respons bestond, maar dit laat onverlet dat er tal van mogelijkheden zijn om nieuwe en bestaande bedrijventerreinen duurzaam te maken. Zo liggen er mogelijkheden op het gebied van bijvoorbeeld:

- Energie
- Water
- Natuur/ecologie
- Verkeer en parkeren
- Ruimtegebruik (gezamenlijk gebruik, functiemenging)
- Materialen

Deze thema's omvatten een aantal mogelijke concrete maatregelen, die al dan niet ruimtelijk relevant zijn. Hieronder is per thema kort ingegaan wat voor de mogelijkheden zijn. E.e.a. wordt verder toegelicht<sup>15</sup> in de bijlage van dit bestemmingsplan.

##### **Energie**

De maatregelen die door de bedrijven genomen kunnen worden bij het thema energie, zijn in drie categorieën onder te verdelen: 1. het verminderen van gebruik van energie, 2. het gebruik van duurzame energiebronnen en 3. het efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen. Voor het eerste punt kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het zongericht verkavelen en/of compact bouwen. Bij het tweede punt gaat het om het gebruik van bijvoorbeeld zonnecollectoren, zonneboilers, windturbines, asfaltcollectoren en/of energiewinning uit biomassa. Bij het derde punt gaat het om het toepassen van warmtekrachtkoppeling, warmtepomp of restwarmtebenutting. Deze maatregelen en het gebruik van deze energiebronnen zijn binnen dit bestemmingsplan mogelijk. Er zijn echter wel beperkingen, namelijk de regelingen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen voor de maxima-

<sup>15</sup> notitie "de Baanderij: op den duur duurzaam...?"; opgesteld i.h.k.v. het bestemmingsplan de Baanderij



le bouw- en goothoogte, het bebouwingspercentage en de milieuzonering. Verder ziet de Wet milieubeheer toe op eventuele milieuhinder die samenhangt met het gebruik van bepaalde energiebronnen.

### ***Water***

Duurzaamheidsaspecten met betrekking tot het thema water bestaan onder andere uit integraal waterbeheer, afkoppelen van verhard oppervlak, het minimaliseren van verharding en/of het toepassen van "grijswater" in productieprocessen. In paragraaf 4.4 is reeds weergegeven wat de mogelijkheden zijn binnen de kaders van dit bestemmingsplan.

### ***Natuur en ecologie***

De maatregelen van het thema natuur en ecologie gaan over inrichting en beheer van de groenstructuur. De Baanderij maakt deel uit van het stedelijk gebied. Stadsnatuur bestaat door het menselijk gebruik. Het is niet perse heel bijzonder of zeldzaam, maar ook niet altijd alledaags. Maatregelen ter bevordering van stadsnatuur zijn gericht op het ontwikkelen en beheren van kleinschalig groen in een fijnmazig netwerk. Op bestaande terreinen zijn er vaak beperkte mogelijkheden, zoals het aanbrengen van laanbeplantingen of het creëren van natuurvriendelijke oevers. Dergelijke inrichtingsaspecten zijn binnen de bepalingen van dit bestemmingsplan mogelijk.

### ***Verkeer en parkeren***

Duurzame maatregelen op het gebied van verkeer en parkeren bestaan uit het stimuleren van het gebruik van fiets, ov en/of de aanleg van carpoolplaatsen, maar ook intensief ruimtegebruik door het herinrichting van de openbare ruimte voor parkeerruimte, parkeren op daken, of inpandig parkeren kan bijdragen aan het verkrijgen van een meer duurzaam bedrijventerrein. Dergelijke inrichtingsaspecten zijn binnen de bepalingen van dit bestemmingsplan mogelijk.

### ***Ruimtegebruik***

Op het gebied van ruimtegebruik zijn er mogelijkheden in de vorm van functiemenging, intensief ruimtegebruik, het zoneren van het terrein, de organisatie van kavel en gebouw, de realisatie van bedrijfsverzamelgebouwen, het stapelen van bedrijfsactiviteiten en boven- of ondergrondse opslag. Het bestemmingsplan is flexibel waar mogelijk en gedetailleerd waar nodig, bijvoorbeeld ten aanzien van op de plankaart specifiek aangeduide gebieden. Het beheersregime is dermate flexibel dat de ontwikkelingen ten aanzien van intensief en meervoudig ruimtegebruik en/of ondergronds bouwen is toegestaan.

### ***Materialen en afval***

Maatregelen op het gebied van afvalpreventie, afvalscheiding en afvalverbranding kunnen bijdragen aan een meer duurzaam bedrijventerrein. Bij deze aspecten gaat het vooral om de individuele bedrijfsvoering en de samenwerking tussen de bedrijven en overheden. Dergelijke aspecten worden niet geregeld met een bestemmingsplan.

## **4.6 ECOLOGIE**

Het plangebied is een binnenstedelijk gebied dat niet in of in de buurt van een speciale beschermingszone als bedoeld in de Vogel- en/of Habitatrichtlijn of in de buurt van de ecologische hoofdstructuur of andere natuurgebieden ligt. Gebiedsbescherming is daarom niet aan de orde. Wat betreft soortbescherming is de Flora- en Faunawet van toepas-

sing. Dit betekent dat bij ruimtelijke ontwikkelingen moet worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd. Voor het beheergerichte deel van het bestemmingsplan heeft deze wet geen consequenties.

### ***ontwikkelingen***

Bij elke nieuwe ontwikkeling (een nieuwe woning, een nieuw bedrijf, een nieuwe weg) moet in principe altijd gekeken worden naar de ecologische aspecten. Er moet worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten zoals de Flora- en Faunawet die geeft. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd. Voorts moet bekeken worden of er effecten zijn op aangewezen gebieden zoals de Vogel- en/of Habitatrichtlijn.

Omdat de mogelijke intensivering plaatsvindt binnen een bestaand terrein dat grotendeels is verhard, er sprake is van een intensief gebruik en het bestaande groen ter plaatse niet wordt aangetast, is de verwachting dat geen sprake is van negatieve effecten op leefgebieden en daarmee op eventueel voorkomende soorten. Verondersteld kan worden dat een nader ecologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

## **4.7 CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE**

### ***bestaande situatie***

Het provinciaal beleid is met name gericht op het beschermen van het cultureel erfgoed voor zover dit is vastgelegd in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur. Archeologisch waardevolle gebieden moeten worden beschermd. Voor het beheersgericht deel van dit bestemmingsplan dient een juridische regeling te worden opgenomen die in voldoende mate bescherming biedt tegen werkzaamheden die zouden kunnen leiden tot verstoring van het bodemarchief. In deze regeling dient aandacht te worden besteed aan de rol van het bevoegd gezag. Het gaat hierbij om de bescherming en beheer van archeologische waarden zoals beschermde archeologische monumenten en terreinen met archeologische waarden.

Zoals in paragraaf 2.2.4 reeds is vermeld, ligt in het plangebied een locatie met archeologische waarde. Het betreft de resten van kasteel de Zijl(hof). De vroegste historische vermelding van het kasteel dateert uit 1292. In 1420 is het kasteel verwoest, maar vervolgens weer opgebouwd. In 1574 wordt het kasteel in verband met de komst van de Spanjaarden afgebroken. In 1598 wordt het herbouwd en staat het bekend onder de naam Zijlhof. In 1806 is het kasteel definitief gesloopt. Er zijn nog fundamenten aanwezig. Bij de sloop van een oude fabrieksloods in 2000 zijn oude funderingen aangetroffen. Deze resten zijn ingemeten door Archeomedia/Arnicon (rapport C00-601-Z). In november 2001 heeft Archeomedia/Arnicon een aanvullend archeologisch onderzoek verricht (rapport A01-650-Z). Situatie 2001:(Een deel van) het kasteelterrein ligt onder een parkeerplaats. Daarnaast geldt voor het gehele plangebied dat er kans is op de aanwezigheid van archeologische waarden. In het bestemmingsplan is daarom een regeling opgenomen die toeziet op de bescherming van de aanwezige en eventueel aanwezige archeologische waarden. De regeling bestaat uit een dubbelbestemming met bouwverbod voor bouwwerken groter dan 100 m<sup>2</sup> en daaraan gekoppeld een vrijstellingsbevoegdheid voor dat bouwverbod als uit onderzoek blijkt dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn of worden verstoord.

### ***ontwikkelingen***

Bij veranderingen van de bestaande bestemming dient naar het aspect van de archeologie en cultuurhistorie te worden gekeken. Op die locaties binnen het plangebied waar in de toekomst nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zullen plaatsvinden, zal bekeken moeten worden of het uitvoeren van archeologisch onderzoek noodzakelijk is en/of in hoeverre rekening moet worden gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. Op basis van het archeologisch onderzoek kan worden beslist hoe met de eventueel aanwezige archeologische waarden dient te worden omgegaan voordat de nieuwe functie kan worden gerealiseerd.

Het bestemmingsplan maakt de herstructurering van het bedrijventerrein en de bouw van een woningen mogelijk. In het plangebied ligt een terrein dat op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur is aangemerkt als gebieden met hoge archeologische waarde. Voor de rest van het plangebied geldt dat er een redelijke tot grote kans is op archeologische sporen. Op het terrein met hoge archeologische waarde heeft archeologisch onderzoek plaatsgevonden. De resultaten staan in voorgaande paragraaf weergegeven. Het resultaat ervan is dat in dit bestemmingsplan een regeling is opgenomen dat nieuwbouw in het betreffende gebied niet zonder meer mogelijk is, maar pas na vrijstelling. Alvorens vrijstelling kan worden verleend, zal aangetoond moeten worden dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden.

## **4.8 VERKEER EN PARKEREN**

### ***beheer bestaande situatie***

De bestaande hoofdwegenstructuur wordt in dit plan conform het huidige gebruik van de gronden bestemd. In verband met de wens om een flexibel bestemmingsplan is gekozen om de hoofdwegenstructuur de verkeersbestemming te geven en verder zijn wegen toegestaan binnen de bedrijfsbestemming.

### ***ontwikkelingen***

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient gekeken te worden naar verkeersaspecten als bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeren. In het kader van een goede leefbaarheid geldt dat hinder in de omgeving zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Momenteel wordt gewerkt aan een verbetering van de ontsluiting van het bedrijventerrein. Het betreft onder andere aanpassingen aan de kruising N445-Engelendaal-Rietschans. Ook zullen voorzieningen voor langzaamverkeer worden gerealiseerd. Dit alles met als doel de algehele verkeerssituatie van het bedrijventerrein te verbeteren. Hierbij wordt rekening gehouden met de toekomstige intensivering van het terrein.

## **4.9 ECONOMISCHE HAALBAARHEID**

### ***beheer bestaande situatie***

Bij de voorbereiding van een ontwerp voor een bestemmingsplan dient op grond van artikel 9, tweede lid van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (BRO) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. Voor de gemeente Leiderdorp zijn aan zowel de opstelling als de uitvoering van dit beheergerichte deel van het bestemmingsplan, met uitzondering van de begrootte kosten voor de planvorming, geen kosten verbonden. De economische uitvoerbaarheid van dit beheergerichte deel van het bestemmingsplan kan derhalve worden geacht te zijn aangetoond.

***ontwikkelingen***

Voor ontwikkelingen geldt dat inzicht moet worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid. Voor de ontwikkelingen geldt dat door de gemeente middelen zijn gereserveerd.

**4.10 HANDHAAFBAARHEID**

Het opstellen van één eenduidig bestemmingsplan met voor iedereen dezelfde (on)mogelijkheden maakt handhaving makkelijker; de rechtsgelijkheid is namelijk goed verzorgd op deze manier. De regels die voor het plangebied opgesteld worden zijn flexibel en ruim waar mogelijk en zijn strak gesteld waar nodig. Bij de opzet van deze beheersregels is een ruimtelijke motivering opgenomen in de toelichting (met name §2.3) die in de dagelijkse praktijk goed is uit te leggen. In deze motivering wordt ook ingegaan op de mogelijkheden om alsnog af te wijken van dit plan na een ruimtelijk-juridisch afwegingsproces. Zo wordt recht gedaan aan de praktijk dat een bestemmingsplan (ook dit bestemmingsplan!) een momentopname is. De mogelijkheden voor een goede handhaafbaarheid van dit bestemmingsplan zijn daarmee gewaarborgd.

## 5 WIJZE VAN BESTEMMEN

### 5.1 ALGEMEEN

Dit bestemmingsplan bestaat uit een plankaart, voorschriften en een toelichting. De plankaart en de voorschriften vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de plankaart zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwvoorschriften en voorschriften betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beoogde redenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de voorschriften. De voorschriften zijn gerelateerd aan de plankaart, zodat kaart en voorschriften in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

### 5.2 METHODIEK

#### *plankaart*

Op de plankaart hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn opgenomen. Deze aanduidingen hebben alleen een juridische betekenis als in de voorschriften aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden. Een aantal aanduidingen heeft juridisch gezien geen betekenis en is uitsluitend opgenomen ten behoeve van de leesbaarheid van de plankaart (bijvoorbeeld topografische gegevens).

#### *voorschriften*

De voorschriften van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 (artikelen 1 en 2) bevat de inleidende bepalingen. Deze bepalingen beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke voorschriften en van de plankaart te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 (artikelen 3 tot en met 7) bevat de bestemmingsbepalingen. Per op de plankaart aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk voorschriften die specifiek voor die bestemming gelden.
- Hoofdstuk 3 (artikel 8 en 9) bevat bepalingen in verband met een tweetal dubbelbestemmingen. Deze bestemmingen dienen ter bescherming van een specifiek ruimtelijk belang, in dit geval archeologie (archeologisch waardevol gebied) en externe veiligheid (zone LPG-installatie).
- Hoofdstuk 4 (artikel 10 en 14) bevat de overige bepalingen zoals de anti-dubbelbepaling, de algemene gebruiksbepaling, procedure bepaling en de algemene vrijstellingsbevoegdheid.

- Hoofdstuk 5 (artikelen 15 tot en met 17) bevat de overgangs- en slotbepalingen. De slotbepalingen betreffen de algemene bepalingen van het plan, waaronder, onder meer, het overgangsrecht en een strafbepaling.

#### ***voorschriften in verband met de bestemmingen***

De bestemmingsvoorschriften kennen allen een zelfde opbouw met de volgende leden:

- lid 1 bestemmingsomschrijving,
- lid 2 bouwvoorschriften,
- lid 3 vrijstelling (*indien aanwezig*),
- lid 4 wijziging (*indien aanwezig*).

De bestemmingsomschrijving is de centrale bepaling van elke bestemming. In de doeleindenomschrijving worden de binnen een bestemming toegestane functies genoemd. De bouwvoorschriften zijn gerelateerd aan de doeleindenomschrijving. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de doeleindenomschrijving.

#### ***inleidende en overige bepalingen***

De inleidende (hoofdstuk 1) en overgangs- en slotbepalingen (hoofdstuk 5) worden hier verder niet toegelicht.

### **5.3 BESTEMMINGEN**

Dit bestemmingsplan kent de bestemmingen "bedrijventerrein", "groen", "maatschappelijke voorzieningen", "verkeer", "water" en "wonen".

#### ***bestemming "bedrijventerrein"***

Voor het bedrijventerrein is de bestemming "bedrijventerrein" opgenomen. Door ruimere bouwvlakken op te nemen is er een mogelijkheid tot uitbreiding. Het bedrijventerrein betreft een gezoneerd bedrijventerrein. Bedrijven welke nu in afwijking van de opgenomen zonering op het terrein zijn gevestigd zijn specifiek aangeduid. Bedrijfswoningen zijn alleen toegestaan voor zover op de plankaart op de betreffende gronden een aanduiding opgenomen is. Binnen deze bestemming zijn ook groenvoorzieningen en waterbergende voorzieningen mogelijk.

#### ***bestemming "groen"***

Het beeldbepalende groen heeft de bestemming "groen" gekregen. Binnen deze bestemming zijn naast groen ook verhardingen, parkeerplaatsen en speelvoorzieningen toegestaan.

#### ***bestemming "verkeer"***

De wegen en straten e.d. en daarmee samenhangende infrastructuur met een functie die hoofdzakelijk is gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer zijn bestemd tot "verkeer". Binnen deze bestemming zijn ook groenvoorzieningen en waterbergende voorzieningen mogelijk.

#### ***bestemming "water"***

Het in het plangebied voorkomende oppervlaktewater met een functie voor de waterberging of waterhuishouding en de overige grotere wateroppervlakten zijn bestemd tot "water".

**bestemming "wonen"**

Deze bestemming is toegekend aan alle gronden waarop zich één of meer woningen bevinden. In het plangebied staat één type woningen, namelijk:

- gestapelde woningen, op de plankaart aangeduid met een "G".

Binnen de bouwvoorschriften wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdgebouwen, aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen. Van al deze bouwwerken is in artikel 1 een omschrijving opgenomen. Voor deze bouwwerken gelden maxima ten aanzien van goothoogten, bouwhoogten et cetera. Alleen voor hoofdgebouwen zijn goot- en bouwhoogte en, eventueel, dakhellingen op de plankaart aangeduid. Voor het overige is het uitgeschreven in de voorschriften. Deze normen beogen met name te voorkomen dat een bouwperceel volledig wordt bebouwd en dat stedenbouwkundig gezien ongewenste situaties ontstaan.

De voorschriften bij deze bestemming bieden de mogelijkheid tot het uitoefenen van een aan huis verbonden beroep. Het gaat hierbij om dienstverlenende beroepen op zakelijk, maatschappelijk, juridisch, medisch, ontwerptechnisch of kunstzinnig gebied. Belangrijk is dat de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat de ruimtelijke uitwerking of uitstraling in overeenstemming met de woonfunctie is (zie ook de omschrijving van dit begrip in artikel 1).

Ten slotte zijn nog enkele vrijstellingsbevoegdheden opgenomen. Deze maken mogelijk:

- het verkleinen van de voorgeschreven afstand van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen tot de naar de weg gekeerde gevel(s) van het hoofdgebouw,
- het vergroten van de gezamenlijke oppervlakte van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen (een verdere vergroting is mogelijk in verband met het bieden van mantelzorg),
- het vergroten van het toegestane bebouwingspercentage.

Aan al deze bevoegdheden zijn voorwaarden gesteld.

**5.4 DUBBELBESTEMMINGEN**

Het plan bevat vier zogenaamde dubbelbestemmingen. Dubbelbestemmingen zijn bestemmingen die dienen ter bescherming van een specifiek ruimtelijk belang. In dit geval de bescherming van archeologische waarden, de bescherming van een afvalwatertransportleiding (riool), de bescherming van een waterkering en de bescherming van het woon- en leefklimaat in verband met een LPG-installatie. Dubbelbestemming vallen over "onderliggende" inhoudelijke bestemmingen heen en houden beperkingen in voor de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden van die bestemmingen.

## 6 DE PROCEDURE

### 6.1 INSPRAAK

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 23 november 2006 tot en met 3 januari 2007 ter inzage gelegen. In deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld inspraakreacties in te dienen. In de nota inspraak en overleg in de bijlage van deze toelichting zijn de reacties samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien. Hierin is tevens aangegeven op welke onderdelen het bestemmingsplan is gewijzigd.

### 6.2 OVERLEG

Het voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van het artikel 10 Bro verzonden aan de volgende overleg instanties:

1. Provincie Zuid Holland, directie Ruimte & mobiliteit
2. Ministerie VROM, Regio Zuid-West
3. Leiderdorpse Ondernemers Vereniging
4. Kamer van Koophandel
5. Adviescommissie woningbouw en woonomgeving
6. Milieudienst West Holland
7. Stichting Dorp, Stad & land
8. Hoogheemraadschap van Rijnland
9. LOI, Leidse Onderwijs Instellingen
10. Gemeente Leiden
11. Algemene Woningstichting Leiderdorp

In de nota inspraak en overleg in de bijlage van deze toelichting zijn de reacties samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien. Hierin is tevens aangegeven op welke onderdelen het bestemmingsplan is gewijzigd.

### 6.3 AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Het voorontwerp bestemmingsplan is ambtshalve op onderdelen gewijzigd. Naast tekstuele aanpassingen in de toelichting, betreft het de volgende wijzigingen:

- het gehele plangebied heeft de dubbelbestemming "Waarde - archeologie" gekregen;
- de ROC-locatie wordt in dit bestemmingsplan overeenkomstig de bestaande situatie bestemd (zie ook de laatste alinea's van paragraaf 3.3);
- de vrijstellingsregeling v.w.b. bedrijven aan huis is komen te vervallen;
- de woningbouwlocatie "Beukenschans-Touwbaan" heeft inmiddels een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO doorlopen. Onderdeel van die procedure was het aantonen van de haalbaarheid van die ontwikkeling. De situatie waarvoor bouwvergunning is verleend, is nu als zodanig in dit bestemmingsplan bestemd;
- Ondersteunende voorzieningen zijn, nadat hiervoor alle noodzakelijk afwegingen zijn gemaakt zoals stedenbouwkundige, verkeerskundige en milieu(planologische) afwegingen en nadat advies is gevraagd aan REO in het kader van de hiervoor opgenomen vrijstellingsbevoegdheid, mogelijk boven de eerste bouwlaag;



## 6.4 ZIENSWIJZEN

Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter visie gelegen van 10 april 2008 t/m 21 mei 2008. Op 29 juli 2008 heeft een hoorzitting plaatsgevonden, waar een ieder die een schriftelijke zienswijze ingediend had in de gelegenheid werd gesteld zijn zienswijze nader toe te lichten. In de nota beantwoording zienswijzen en afronding artikel 10 Bro - overlg, in de bijlage van deze toelichting zijn de reacties samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien. Hierin is tevens aangegeven op welke onderdelen het bestemmingsplan is gewijzigd.

## NOTITIE “DE BAANDERIJ: OP DEN DUUR DUURZAAM...?”

Een duurzaam bedrijventerrein heeft over het algemeen een hoger bedrijfseconomisch rendement, minder milieubelasting en een intensiever gebruik van ruimte.

Het duurzaam ontwikkelen van een bedrijventerrein kan op drie niveaus plaatsvinden:

- individuele bedrijfsvoering
- nauwe samenwerking tussen de bedrijven en overheden
- inrichting en beheer van het bedrijventerrein

Deze drie niveaus hangen met elkaar samen; het ontwikkelen van een duurzaam bedrijventerrein vraagt altijd een integrale benadering.

Er zijn tal van mogelijkheden om nieuwe en bestaande bedrijventerreinen duurzaam te maken. Deze studie richt zich met name op de maatregelen die kunnen worden getroffen om een bestaand bedrijventerrein (De Baanderij) te transformeren tot een duurzaam bedrijventerrein.

Binnen de materie van duurzaamheid op bedrijventerreinen zijn een aantal thema's te onderscheiden:

- Energie
- Water
- Natuur/ecologie
- Verkeer en parkeren
- Ruimtegebruik (gezamenlijk gebruik, functiemenging)
- Materialen

Deze thema's omvatten een aantal mogelijke concrete maatregelen. De voor De Baanderij van toepassing zijnde maatregelen worden in dit document beschreven en uitgelegd. Daar De Baanderij een te transformeren bestaand bedrijventerrein is, hebben de meeste maatregelen betrekking op niveau 1: de individuele bedrijfsvoering. Hierdoor wordt zo op kleinere schaal duurzaamheid op De Baanderij gestimuleerd.

# 1 ENERGIE

De maatregelen die genomen kunnen worden bij het thema energie, zijn in drie categorieën onder te verdelen: 1. het verminderen van gebruik van energie, 2 het gebruik van duurzame energiebronnen en 3. het efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

## 1.1 VERMINDER HET GEBRUIK VAN ENERGIE

### *Zongericht verkavelen*

Door bij de verkaveling en oriëntatie van de bebouwing en gebruiksruidtes rekening te houden met bezonning, zodat zoveel mogelijk zonlicht op één van de gevels valt, waardoor passieve zonne-energie optimaal benut kan worden. Ook heeft de verkaveling (deels) invloed op de mogelijkheid actieve zonne-energie toe te passen (zonnecollectoren).

### *Compact bouwen*

Compact bouwen is het kiezen van een zodanige bouwvorm dat de verhouding tussen het gebruiksoppervlak (vloeroppervlak) en het verliesoppervlak (gevels en daken) zo gunstig mogelijk is, waardoor transmissieverliezen klein zijn.

## 1.2 GEBRUIK VAN DUURZAME ENERGIEBRONNEN:

### *Elektriciteitsopwekking met fotovoltaïsche cellen (pv) (zonnecollectoren)*

De huidige pv-materialen leveren ongeveer 110 kWh per jaar per m<sup>2</sup>. Als alleen dakvlakken bij woningen benut worden voor de plaatsing van panelen kan, gezien de benodigde elektriciteitsbehoefte bij woningen (ca. 3100 kWh per jaar) alleen bij laagbouw volledige dekking worden gerealiseerd.

### *Warmteopwekking met een zonneboiler.*

Zonneboilers kunnen worden gebruikt om tapwater te verwarmen voor ruimteverwarming, bijvoorbeeld in combinatie met lage-temperatuurverwarming. Een zonneboiler heeft een oppervlak van 2,8m<sup>2</sup> of 5,6 m<sup>2</sup> als ook ruimteverwarming wordt toegepast.

### *Windturbines*

Op bedrijventerreinen kan wel in een (deel) van de energiebehoefte worden voorzien met in het gebied of op het dak geplaatste windturbines. Dit nieuwe systeem kan zowel op schuine en platte daken als verticaal langs de gevel geplaatst worden. De windturbines kunnen op kantoorgebouwen, industriële gebouwen en op agrarische gebouwen geplaatst worden.

### ***Asfaltcollector***

Een asfaltcollector is een systeem waarmee door middel van stromend water, warmte uit door de zon opgewarmd asfalt gewonnen wordt. In Nederland wordt sinds een aantal jaren gewerkt aan de ontwikkeling van asfaltcollectoren (ook wel aangeduid als wegcollectoren) waarmee warmte kan worden onttrokken aan het wegdek. Hoewel in het verleden ook in andere landen (Zweden, Zwitserland) proeven zijn gedaan met warmte uit asfalt, lijkt deze techniek in ons land als eerste het ontwikkelingsstadium te ontgroeien. Bij een asfaltcollector (ook wel aangeduid als wegcollector) wordt water door het wegdek gevoerd, gewoonlijk via een buizensysteem. Het water neemt de zonnearmte op en voert deze af. Het wegdek koelt daardoor af. De afgevoerde warmte wordt vervolgens via een warmtewisselaar afgegeven aan het bodemopslagsysteem. De opgeslagen warmte kan het gehele jaar worden gebruikt voor de productie van warm tapwater en kan in het koude seizoen worden aangewend voor verwarming van gebouwen. Via hetzelfde buizensysteem kan het warme water 's winters ook worden gebruikt om het wegdek te verwarmen. Op deze manier kan de weg – of andere oppervlakten zoals sportvelden, winkelpromenades of parkeerterreinen – sneeuw- en vorstvrij worden gehouden. Ook bij andere typen wegdek, bijvoorbeeld klinkerbestrating, is het mogelijk een wegcollector aan te brengen. Berekeningen tonen aan dat de opbrengst weliswaar lager uitvalt dan bij een asfaltcollector, maar desondanks interessant kan zijn. Deze mogelijkheid is echter nooit nader onderzocht of in praktijk gebracht.

### ***Energiewinning uit biomassa***

Energiewinning uit biomassa krijgt de laatste jaren bijzondere aandacht van nationale overheden en de energiesector. Dat heeft verschillende redenen. Biomassa heeft een vrijwel gesloten koolstofkringloop, wat uit milieuoogpunt aantrekkelijk is. Biomassa kan als hernieuwbare brandstof een bijdrage leveren aan een duurzame energievoorziening en is op dit moment economisch gezien aantrekkelijker dan andere duurzame bronnen.

## **1.3 EFFICIËNT GEBRUIK VAN FOSSIELE BRANDSTOFFEN**

### ***Warmtekrachtkoppeling***

Warmtekrachtkoppeling (WKK) is letterlijk de koppeling van warmte en kracht. Het principe is eenvoudig: met een turbine, aangedreven door de verbranding van aardgas, wordt elektriciteit opgewekt. De restwarmte wordt opgeslagen om bijvoorbeeld een gebouw te verwarmen of om stoom te maken, een veel gebruikte energiedrager in de chemische industrie. Bij de productie van elektriciteit voor grote gebouwen of complexen wordt de geproduceerde warmte dan omgezet in warm water wat dit systeem geschikt maakt voor ruimteverwarming. De energievoorziening in de meeste gebouwen en bedrijven gebeurt op de klassieke wijze: een elektriciteitscentrale wekt stroom op en levert die via het net aan de gebruiker. De warmte daarentegen wordt ter plaatse opgewekt. In een gebouw is dat de stookruimte, in de (chemische) industrie is dat een stoomketel. WKK gaat die activiteiten combineren en met een goed uitgevoerde installatie kan 10 tot 20 % energie worden bespaard.

Warmtekrachtkoppeling is een schoolvoorbeeld van zuinig energiegebruik. In plaats van tweemaal afzonderlijk energie te verbruiken (voor enerzijds de productie van elektriciteit en anderzijds de aanmaak van stoom), brengen de elektriciteitsproducent en het che-

misch bedrijf beide operaties samen in één gemeenschappelijke eenheid die op één energiebron werkt. De energiebesparing die daaruit voortvloeit, is aanzienlijk: tussen de 10 en 20 % per jaar. Wanneer het aardgas geen zwavel bevat en het globale energierendement van de installatie meer dan 80 % bereikt, behoort WKK tot de meest milieuvriendelijke energieoplossingen.

### ***Warmtepomp***

In een warmtepomp wordt de warmte in een vloeistof opgewekt. De pomp die de vloeistof laat circuleren werkt op elektriciteit, die al dan niet duurzaam kan worden opgewekt. Er zijn systemen op woningniveau, maar er zijn ook grootschalige oplossingen.

### ***Restwarmtebenutting***

In de industrie wordt vaak warmte geproduceerd die niet volledig wordt benut. Bij warmtelevering kan hier gebruik van gemaakt worden als in de buurt van een plangebied dergelijke industrie aanwezig is. Ook (rest) warmte van afvalverbranding of elektriciteitscentrale kan benut worden. Indien de restwarmte te laag is, kan deze met een warmtepomp worden verhoogd.

## 2 WATER

### 2.1 INTEGRAAL WATERBEHEER

Integraal waterbeheer is beheer van waterkwaliteit in samenhang met waterkwantiteit in een watersysteem. Daarnaast is integraal waterbeheer het op elkaar afstemmen van ruimtelijke functies op dit watersysteem inclusief de manier waarop het beheerd wordt. Samenwerking en coördinatie tussen eigenaren, beheerders en gebruikers is een voorwaarde. Een 'watersysteem' is een samenhangend geheel van oppervlaktewateren, grondwater en factoren in de omgeving die het beïnvloeden.

### 2.2 AFKOPPELEN VERHARD OPPERVLAK

Afkoppelen is het inrichten van een plangebied zodanig dat het regenwater van alle of een deel van de verharde oppervlakken niet langer in het rioolstelsel terecht komt, maar op het oppervlaktewater wordt geloosd of wordt geïnfiltrated in de bodem. Het kan nodig zijn het water eerst te zuiveren, bijvoorbeeld in een moerassysteem.

Door het verharde oppervlak af te koppelen wordt de kans op (vervuilende) riooloverstort beperkt of voorkomen. Daarnaast wordt de belasting op het RWZI vermindert en draagt de maatregel bij aan het vasthouden van water. Op bedrijventerreinen kunnen in ieder geval de daken worden afgekoppeld, en in sommige gevallen het verhard oppervlak op de terreinen zelf, maar de wegen meestal niet.

Wanneer wel afkoppelen:

- Als er voldoende bergingscapaciteit op het oppervlaktewater gerealiseerd kan worden, desgewenst in de vorm van seizoensberging
- Als er voldoende bergingscapaciteit in de bodem gerealiseerd kan worden
- Als de kwaliteit van regenwater goed is, dat wil zeggen in overeenstemming met de kwaliteit en de beoogde functie van het ontvangende water.
- Op daken, in goten en voor straatmeubilair liever geen gecoat koper, lood of zink toepassen.
- De etmaalintensiteit op de wegen van de 500 (bij lozing) a 1000 (bij infiltratie) motorvoertuigen per etmaal niet overschrijden; dit komt neer op een rustige wijkstraat.

Wanneer niet afkoppelen:

- in stedelijke centra en/of zeer dicht bebouwde en grotendeels verharde gebieden
- als de kwaliteit van het afstromend water niet beheerst kan worden, bijvoorbeeld op marktterreinen of parkeerterreinen waar gesleuteld wordt aan auto's.
- als er sprake is van verhoogd risico op vervuiling, bijvoorbeeld door de aard van de aanwezige bedrijvigheid
- bij bushaltes, tankstations of andere plaatsen waar PAK's vrijkomen.

## 2.3 MINIMALISEREN VERHARDING

Het minimaliseren van de verharding betekent een zo kort mogelijke ontsluitingsstructuur kiezen bij een gegeven verkeering. Het betekent ook het wegprofiel zo smal mogelijk maken en eventueel doorlatend uitvoeren. Het wegprofiel en de toepassingsmogelijkheid van doorlatende verharding hangen af van de verkeersintensiteit en het type terrein. Wanneer de verharding geminimaliseerd wordt, betekent dit een beperking van het oppervlakkig afstromend water, waardoor het riool minder belast wordt en de kans op overstort wordt beperkt. Het af te koppelen verhard oppervlak blijft klein en verdroging wordt tegengegaan.

Het aantal m<sup>2</sup> verharding wordt vooral bepaald door de ontsluitingsstructuur en de mate van stapeling. Hoe meer stapeling, hoe korter de weglengte, hoe minder verharding.

## 2.4 HUISHOUDELIJK WATER

De wens bestaat om steeds meer drinkwater uit oppervlaktewater te bereiden. Drinkwaterbronnen raken daarnaast in toenemende mate vervuild door onder andere nitraten en bestrijdingsmiddelen uit landbouw.

Zuivering van water tot drinkwaterkwaliteit vergt daardoor steeds meer technologie en zal daardoor duurder worden. De beschikbaarheid en effectiviteit van deze technologie nemen echter toe, waardoor de kostenstijging zal afvlakken. Van de gemiddeld ruim honderddertig liter water die een Nederlander dagelijks gebruikt, is slechts twee liter voor consumptie (drinken, koken). De rest gaat op aan douche, bad, wasmachine, autowassen en tuin sproeien.

Het gebruik van grijswater in productieprocessen moet gestimuleerd worden en kan bijvoorbeeld ook gebruikt worden bij sprinklerinstallaties.

## 3 NATUUR EN ECOLOGIE

De maatregelen van het thema natuur en ecologie gaan over inrichting en beheer van de groenstructuur. De groenstructuur heeft zowel waarden voor natte en droge natuur als voor de mens (beleving en recreatie).

### 3.1 STADSNATUUR

Stadsnatuur bestaat door het menselijk gebruik. Het is niet perse heel bijzonder of zeldzaam, maar ook niet altijd alledaags.

Maatregelen ter bevordering van stadsnatuur zijn gericht op het ontwikkelen en beheren van kleinschalig groen in een fijnmazig netwerk.

In bestaande terreinen zijn vaak beperkte mogelijkheden, zoals laanbeplantingen. Op nieuwe terreinen moet men streven naar een stevige groenstructuur.

### 3.2 NATUURVRIENDELIJKE OEVERS

Natuurvriendelijke oevers zijn zodanig ingericht dat van nature voorkomende vegetatie een goede groeikans heeft. Een geleidelijk aflopende oever zorgt voor een vochtgradiënt die soortdiversiteit bevordert. Het onderwaterdeel van de oever vormt een goede paaiplaats voor vissen. Riet geeft beschutting voor broedende watervogels. Natuurvriendelijke oevers hebben een positieve invloed op de waterkwaliteit. Ze kunnen een ecologische verbinding vormen, maar moeten dan wel continu zijn en niet teveel barrières kruisen. Ook buiten de ecologische structuur hebben natuurvriendelijke oevers waarde, zowel voor natuur als voor mens. De inrichtingseisen zijn lossier. Een natuurvriendelijke oever met ambitieniveau 'stadsnatuur' kan afgewisseld worden met stukjes grastalud of een kade en hier en daar een vissteiger.

Door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers wordt het groene netwerk van natuurwaarden versterkt, de belevingswaarde van stadswateren vergroot en de waterkwaliteit verhoogd.



## 4 VERKEER EN PARKEREN

### 4.1 FIETSRROUTE

Voor verplaatsingen tot 2,5 km is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel en ook voor grotere afstanden speelt de fiets een belangrijke rol. Tot 5 km is de fiets een reëel alternatief voor de auto en ook afstanden tot 7,5 km kunnen redelijkerwijs met de fiets worden overbrugd.

Voor een bedrijventerrein is een grofmazig netwerk met rechtstreekse verbindingen tussen woon- en werkgebieden belangrijk, met extra aandacht voor barrières van spoorweg en waterverbindingen.

Zorg voor goede stallingen bij alle publieksintensieve functies, zoals winkels, scholen en haltes. Goed stallen vermindert niet alleen het risico op diefstal, maar verbetert ook de kwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimte.

### 4.2 OPENBAAR VERVOER / VERVOER OP MAAT

Er moet voldoende draagvlak zijn voor het openbaar vervoer, dus zorg voor hoge dichtheden (arbeidsplaatsen) rondom de halte van OV. De maximale loopafstand bij een lokale bus is 300m en 1000m bij trein. De netto dichtheid moet groter zijn dan 50 woningen/ha of groter dan 200 werkplekken per ha.

### 4.3 AUTODATE

Gebaseerd op het concept 'delen van een auto'. Het huren van een auto is mogelijk of men kan tevoren bepalen hoeveel kilometers men wil rijden. Doel hiervan is het aantal gereden kilometers te reduceren en het autobezit terug te dringen.

### 4.4 PARKEREN

Auto's worden de laatste 10 tot 20 jaar 'traditiegetrouw' op de kavel geparkeerd: ieder bedrijf heeft genoeg parkeerplaatsen voor de eigen behoefte. Dat dit niet (altijd) het geval is, is overal (en altijd) te zien op bedrijventerreinen van alle leeftijden. Op gemiddelde bedrijventerreinen staan auto's op stoepen, dubbelzijdig langs de wegen en in de berm geparkeerd.

Hierdoor ontstaan verkeersonveilige en logistiek ongewenste situaties. Het vrachtverkeer kan soms moeilijk doorgang vinden. Tegelijk wordt het openbaar gebied heel anders gebruikt dan waarvoor het bedoeld was. Daarmee dreigt het parkeren tot een echt probleem te worden: terwijl de bedrijven verplicht zijn voldoende parkeerplaatsen in te richten op eigen terrein, groeit ieder bedrijf en het aantal auto's per bedrijf in de loop der tijd. Het aantal parkeerplaatsen zou gedimensioneerd moeten worden op groeimogelijkheden.

Een van de plaatsen waar dat kan in een bedrijventerrein is het openbaar gebied. Aanleggen van parkeerplaatsen in het openbaar gebied kan voordelen opleveren:

- de gemeente kan zelf bepalen waar ruim baan aan de auto gegeven kan worden (en waar niet)
- het collectief onderbrengen van de parkeerbehoefte is al een intensivering, omdat de parkeerbehoefte over de dag fluctueert (bijvoorbeeld: niet alle bezoekersplaatsen hoeven te worden aangelegd)
- het straatprofiel heeft vaak al ruimte voor parkeren, omdat die ook is gereserveerd voor leidingstroken en omdat de breedte nodig is i.v.m. de draaicirkels van vrachtauto's
- de kosten kunnen in de grondprijs doorberekend worden aan de bedrijven
- de capaciteit van het openbaar gebied is fors, zodat ook op lange termijn toename van de parkeercapaciteit mogelijk is (uitgaande van een bedrijventerrein met een gemiddeld ruimtegebruik van 50 tot 80 arbeidsplaatsen per ha en een standaard bedrijvenstraat van ca. 20 m breed.

Het is niet nodig alle parkeerplaatsen onder te brengen in het openbaar gebied. Te denken valt bijvoorbeeld aan een verdeling van 50% van de parkeerplaatsen op eigen terrein. Dat heeft als voordeel dat het parkeren altijd ook een zorg van de ondernemer blijft, bijvoorbeeld bij latere uitbreiding van het bedrijf op dezelfde plaats.

Wanneer gekozen wordt voor 100% parkeren op de kavel betekent dit dat op een kavel met een bebouwingspercentage van 60% en een vastgestelde normering voor 80 arbeidsplaatsen/ha en 0,8 pp/100 m<sup>2</sup> bvo, 16,6% van het kaveloppervlak gereserveerd zal moeten worden voor parkeren. Dit is exclusief de voorzieningen die nodig zijn voor de bedrijfsmatige logistiek.

#### 4.5 PARKEREN OP DAK, ONDER MAAIVELD OF INPANDIG

Parkeren in de bebouwing opnemen leidt tot ruimtewinst op het maaiveld. In de auto-branchen en bij grotere kantoren is dit een gebruikelijke vorm van parkeren. Parkeren op de bebouwing is gemakkelijker te realiseren bij bestaande bebouwing.

Voor de gemiddelde vorm van bedrijvigheid is het echter niet haalbaar om het parkeren in de bebouwing op te nemen, omdat het aantal parkeerplaatsen verhoudingsgewijs laag is. Kansen zijn er voor publieksgerichte branches op bedrijventerreinen zoals de perifere detailhandel, groothandel en leisurebedrijven. Door een bundeling van ondernemingen en concentratie van de kantooroppervlaktes worden gezamenlijke parkeergarages wel weer haalbaar.

## 5 RUIMTEGEBRUIK EN BELEVINGSWAARDE

Leefbaarheid wordt wel eens tegenover duurzaamheid gezet. Duurzaamheid heeft betrekking op de lange termijn, leefbaarheid op de korte termijn. Bij leefbaarheid gaat het om de gebruiks- en belevingswaarde hier en nu. Tegelijkertijd zijn de begrippen niet los van elkaar te zien; er is geen duurzaambaarheid zonder leefbaarheid.

### 5.1 FUNCTIEMENGING

Vanuit duurzaamheidsoverwegingen kan het nuttig zijn om een bepaald milieutype (bv. Bedrijventerrein, woonwijk, etc) te laten overgaan in een ander type om verval en marginalisering van buurten tegen te gaan en eenvormigheid te verbeteren. Daarnaast kan de positie van een gebied in de stedelijke of landschappelijke structuur beter benut worden. Functiemenging kan verhoogd worden door woningen om te zetten in kantoren of door bedrijfsterrein open te stellen voor woonbebouwing. Hierdoor kan de leefbaarheid en de sociale veiligheid vergroten.

Binnen veel bedrijven is al vaak sprake van een interne functiemenging doordat boven de hoge werkvloer op de begane grond een, twee, of meer lagen kantoor worden geplaatst. In de praktijk wordt de kantoorvleugel op een later tijdstip vaak (gedeeltelijk) verhuurd aan een zelfstandig kantoor. Op C-locaties zal een dergelijke vorm van intensivering op grond van het locatiebeleid niet plaats kunnen vinden. Binnen grote, vaak complexe bedrijven worden vaak meerder voorzieningen opgenomen in de bebouwing die vervolgens ook door derden gebruikt worden, zoals een kantine of sportruimte. De benedenruimte is niet branchespecifiek, gebruik van de verdiepingsvloeren wel. Organisatie van entree en buitenruimte zijn bepalend voor de mogelijkheden. Een meer substantiële vorm van functiemenging is het 'tweede maaiveld', waarin boven een eerste bedrijvenlaag weer een geheel zelfstandige tweede laag met eigen ontsluiting wordt aangelegd.

### 5.2 INTENSIEF RUIMTEGEBRUIK

Over het algemeen bedraagt het uitgeefbare terrein van duurzame bedrijventerreinen tussen de 64% en 77% van het oppervlak van het plangebied.

Gemiddeld is 60% en in zeer goede gevallen circa 70% van het plangebied uitgeefbaar. Voor de bebouwing geldt dat gemiddeld 60% van het kaveloppervlak bebouwd is. Per saldo hebben maatregelen voor intensivering van de open (onbebouwde) ruimte meer effect dan die voor de stapeling van de bebouwing, behalve wanneer zeer ingrijpende maatregelen voor de bebouwing worden voorgesteld.

De open ruimte is in het algemeen verdeeld in ongeveer de helft openbaar gebied en de helft privaat terrein en de open ruimte in een bedrijventerrein heeft een sleutelrol in de logistiek van het bedrijventerrein. Het verdichten van de open ruimte middels een stedenbouwkundig plan komt dus neer op het sleutelen aan de logistiek van het terrein en het verdelen ervan over het openbaar en private ongebouwde gebied.

### 5.3 ZONEREN VAN HET TERREIN

Zoneren is bedoeld om gevaar en hinder te voorkomen door het houden van afstand tussen een gevoelige en een belastende bestemming. Het is het klassieke afstemmingsinstrument tussen ruimte en milieu. Uit een oogpunt van zuinig ruimtegebruik is een rigide scheiding tussen functies de laatste jaren meer en meer een 'laatste middel' geworden.

### 5.4 ORGANISATIE KAVEL EN GEBOUW

#### *Kavel*

De plaatsing van het gebouw op de kavel is bepalend voor het gebruik van de ruimte rond het gebouw. De standaard situatie is aan te duiden als de vrijstaande bedrijfshal met het kantoor erin, als een kamer, soms een keet, soms een reeks kamers in de hal.

Als eerste stap van intensivering van het ruimtegebruik worden de losstaande bedrijven twee aan twee geschakeld, teneinde gezamenlijk een parkeerplaats, expeditiestraat of ingang te delen. Bij kleine kavels werkt deze opstelling zeer goed voor kleinschalige distributie en beperkte parkeervoorzieningen. Bij extreem grote bedrijven (2 ha of meer) werkt de oplossing eveneens wanneer in de tussenruimte manoeuvreerruimte voor vrachtauto's gezamenlijk gedeeld kan worden.

De tweede stap is een verdere schakeling tot een bedrijvenwand, met een voorterrein en achterterrein. Incidenteel zijn doorsteken voor vrachtverkeer naar het achterterrein mogelijk. Voor distributiebedrijven is deze oplossing niet geschikt: hiervoor zijn grote doorgangen naar het achterterrein of een groot expeditieterrein aan de voorkant noodzakelijk.

De derde stap is een scheiding van de distributie en de representatie zijde van bedrijven. Achterop de kavels van de bedrijven ligt een collectieve expeditiestraat, waar juist ruimte voor alle logistiek is. Deze oplossing is juist bedoeld voor de grotere expediteurs, bedrijven met veel vrachtautobewegingen, die aan een rustige en hoogwaardige straat willen liggen.

#### *Gebouw*

Een andersoortige intensivering van het kavel kan gerealiseerd worden door de gebouwde functies anders te organiseren en ook te stapelen. Bij elke stap wordt het bedrijf compacter en kan het kavel worden gereduceerd. De standaard situatie is dezelfde: de vrijstaande bedrijfshal met het kantoor in de hal.

De eerste stap is het losweken van het kantoor uit de hal: bedrijfshal en kantoor staan los op de kavel. Bij veel bedrijven is dit een kwestie van tijd: aanvankelijk past alles in een kamer, tot dat de ruimte in de hal nodig is voor bedrijfsmatige activiteiten en het kantoor te klein wordt. Inmiddels is het type dat dan ontstaat ook als volwaardig type bekend. In veel nieuwe bedrijventerreinen oogt dit type als een kophalsromp type: het kantoor van baksteen, de hal van stalen beplating in aluminiumkleur.

De tweede stap is het plaatsen van het kantoor op de hal. Door het kantoor op de bedrijfshal te plaatsen ontstaat er meer ruimte voor logistiek, een grotere bedrijfshal, uitbreiding etc.

Daarnaast kan dit de presentatie van het bedrijf ten goed komen.

De derde stap en binnen de context van deze studie ook de ultieme stap is het plaatsen van een bedrijf op een ander bedrijf. Bij dit type wordt zowel het parkeren als de bedrijfsruimte verplaatst naar een zogenaamd tweede maaiveld: het dak van onderliggende bedrijf. Deze uitbreiding naar het tweede maaiveld heeft gevolgen voor de investering van de eerste bouwlaag t.a.v. de constructie. Interessant is te onderzoeken in hoeverre de investeringen voor een tweede maaiveld zo kunnen worden ingezet dat ze opwegen tegen horizontale ontwikkeling.

## 5.5 **BEDRIJFSVERZAMELGEBOUWEN**

Een duidelijk voorbeeld van duurzaamheid door flexibiliteit is een bedrijfsverzamelgebouw. Een bedrijfsverzamelgebouw is flexibel wat betreft mogelijkheden tot herinrichting en functieverandering; aanpassing dus aan de steeds veranderende wensen van gebruikers. Hoe beter het gebouw kan worden aangepast aan individuele wensen, hoe groter de kans dat de gebruikers zich aan het gebouw gaan hechten. Een flexibel gebouw dat goed functioneert, houdt zichzelf in stand.

## 5.6 **STAPELEN BEDRIJFSACTIVITEITEN**

De grootste winst in het ruimtegebruik volgt uit het stapelen van bedrijfsruimten. Vrachtauto's kunnen al in liften, verticaal georganiseerde parkeergarages bestaan, het stapelen van grote volumes en het bouwen voor zwaar belaste vloeren is al vaak gedaan.

### ***Stapeling showrooms***

Showrooms zijn doorgaans goed te stapelen. Voorbeelden zijn autoshowrooms in twee lagen. Ook in de kledingbranche zijn diverse voorbeelden van stapeling.

### ***Stapeling industrie***

In de procesindustrie zijn enkele voorbeelden van gestapelde bedrijfsbebouwing, waarbij tijdens het productieproces gebruik gemaakt wordt van de zwaartekracht. De bouwkosten van gestapelde grootschalige industriële productieprocessen zijn 30 a 50% hoger. Naast deze extra investeringskosten spelen ook de extra kosten voor de interne logistiek een rol. Verticaal transport is doorgaans duurder dan horizontaal.

## 5.7 **OPSLAG**

### ***Bovengronds opslag***

Voor stukgoed van kleine afmetingen tot maximaal (Euro-)pallet formaat is opslag in de hoogte aantrekkelijk. Het bedrijf bespaart op deze manier arbeidskosten. Door het realiseren van een hogere verdiepingsvloer, wordt het bedrijf niet geconfronteerd met hogere grondkosten.

Hogere loodslen houdt niet altijd in dat er een tweede vloer hoeft te worden gebouwd.

Vaak zijn de investeringen in logistieke equipment (kranen, robot e.d.) dusdanig hoog,

dat gestreefd wordt naar grotere hoogtes in plaats van een tussenvloer. Een tussenvloer betekent namelijk dat er een tweede set logistieke equipment moet worden aangeschaft.

De bouwkosten van een eenvoudige opslaghal in twee lagen zijn globaal slechts 10% hoger dan die van opslag in een laag. De grondkosten en de kosten voor de interne logistiek zullen de doorslag geven of het bedrijf de beslissing voor stapeling neemt. Technisch gezien is het niet altijd mogelijk tot grotere hoogtes te stapelen. Volle containers hebben een dusdanig gewicht, dat de stapelhoogte beperkt is. Daarnaast is de huidige overslagapparatuur niet geschikt om tot grotere hoogtes te stapelen.

### ***Ondergrondse opslag***

Het onder de grond brengen van een opslagloods is een manier om de intensiteit van het grondgebruik te verhogen, mits de ruimte erboven kan worden benut. Ondanks het feit dat ondergronds bouwen besparingen voor grond- en exploitatiekosten kan opleveren, wegen de extra bouwkosten van het ondergronds opbergen vaak niet op tegen de bovengrondse variant. Een ander probleem bij ondergrondse opslag- en distributieactiviteiten wordt gevormd door de eisen van de arbeidsinspectie.

## **5.8 VERHUUR RESERVETERREINEN**

Ruimtewinst kan ook worden gerealiseerd door het verkleinen van de onbebouwde ruimte. Door (tijdelijke) verhuur van reserveterreinen aan bedrijven kan een flinke intensivering plaatsvinden.

## 6 MATERIALEN EN AFVAL

### ***Afvalpreventie***

Afvalpreventie is het voorkomen of beperken van het ontstaan van afval. Of, meer ambtelijk, 'het voorkomen dan wel het beperken van afval door intern hergebruik of door reductie aan de bron.'

Afvalpreventie voorkomt dat onnodig veel grondstoffen verloren gaan bij de winning van grondstoffen, in productieprocessen en bij het gebruik of verbruik van producten door bedrijven of consumenten. Dit wordt 'kwantitatieve preventie' genoemd, omdat het hier gaat om kilo's of tonnen. Afvalpreventie heeft ook een kwalitatieve kant. Daarbij gaat het om het voorkomen of beperken van het gebruik van gevaarlijke stoffen in producten. Daardoor komen minder gevaarlijke stoffen in het milieu terecht.

Preventie van afval is een van de hoofddoelstellingen van het afvalstoffenbeleid. Het betekent het voorkomen of beperken dat afvalstof of emissie (uitstoot van schadelijke stoffen) ontstaan. Dat wordt wel aangeduid als kwantitatieve preventie. Afvalpreventie gaat ook over het verminderen van de milieuschadelijkheid van afvalstoffen (kwalitatieve preventie).

Afvalpreventie leidt in productieprocessen vaak tot besparing van grondstoffen en energie, wat bijvoorbeeld leidt tot minder vervuiling en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook kan het bijdragen aan efficiëntere productie, met als gevolg lagere productiekosten en betere arbeidsomstandigheden.

### ***Afvalscheiding***

Afvalscheiding is het zoveel mogelijk vanaf de bron scheiden, gescheiden houden en gescheiden afgeven van afvalstoffen. Nascheiden of sorteren door de inzamelaar of verwerker, valt hier niet onder. Het doel van afvalscheiding is het bereiken van productthergebruik, materiaalhergebruik of toepassing van afvalstoffen als brandstof. Gescheiden inzameling gevolgd door nuttige toepassing is in de meeste gevallen goedkoper dan het verwijderen van gemengde afvalstoffen.

### ***Afvalverbranding***

Afval dat niet nuttig kan worden toegepast, maar wel brandbaar is, wordt in speciale afvalverbrandingsinstallaties (AVI's) verbrand. Bijvoorbeeld het huishoudelijk restafval (huishoudelijk afval zonder onder meer gft, papier en glas). Verbranden levert energie op en het as (verbrandingsresten) wordt bijna volledig toegepast in grond-, weg- en waterbouwprojecten.

Afval dat niet nuttig kan worden toegepast en ook niet brandbaar is, wordt op de stortplaats gestort.

## BIJLAGE: REFERENTIEPROJECTEN

### ***Bedrijvenstad Fortuna, Sittard***

- gemeenschappelijke voorzieningen
- zuinig ruimtegebruik
- functiemenging

### ***De Trompet, Heemskerk***

- bedrijfsverzamelgebouw
- intensief ruimtegebruik
- gezamenlijk gebruik (zonnepanelen, bodemwarmte, warmtepompen, beveiligingssyste-  
men, telefoonnetwerken, afvalscheiding)

### ***De Ecofactorij, Apeldoorn***

- energie (asfaltcollector, ondergronds opslaan van warmte en koude, windmolens, ener-  
giewinning uit biomassa)

Voor de Ecofactorij is een energiekwaliteitsplan opgezet. Dit plan bevat 3 pakketten.

- basispakket; bevat maatregelen en voorzieningen die door de gemeente worden getroffen zoals de energie- en waterinfrastructuur, de verkeersinfrastructuur en de inrichting van de openbare ruimte
- vestigingspakket;aan welke voorwaarden moeten bedrijven voldoen om zich op de Ecofactorij te kunnen vestigen. Voorbeelden zijn verplichte afname van duurzame energie, het zoveel mogelijk hergebruiken van water en grondstoffen en vervoersmanagement.
- pluspakket; hierin staan milieumaatregelen die een extra impuls geven aan duurzaamheid, doordat bedrijven proces- en productinnovaties doorvoeren. Bedrijven kunnen daarmee zogenaamde milieupunten halen die uiteindelijk kunnen leiden tot een korting op de grondprijs.

## BRONNEN:

Enno Zuidema Stedebouw  
Receptenboek intensivering ruimtegebruik bedrijventerreinen  
2000

Gemeente Amsterdam  
Intensivering van het ruimtegebruik op bedrijfsterreinen  
1998

Milieudienst West-Holland  
Klimaatbeleid van a tot z 2007  
2004



Duurzame stedenbouw  
Stichting Beursloge Projecten  
2005

Nationaal pakket duurzame stedenbouw  
Nationaal Dubo Centrum  
1999

# Advies externe veiligheid

Locatie: LPG-tankstation Baanderij Leiderdorp  
Betreft: Opstellen verantwoordingsnotitie groepsrisico  
Opsteller: B. de Vries  
Datum: 10 augustus 2006 (revisie groepsrisico 18 september 2006)

## Inhoudsopgave

Inleiding .....	2
Aanleiding .....	2
Doelstelling .....	2
leeswijzer.....	2
Wettelijk kader .....	2
Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) .....	2
Veiligheidsafstanden .....	2
Sanering LPG branche .....	3
Verantwoording Groepsrisico .....	3
Milieubeleidsplan .....	3
Vervoer van gevaarlijke stoffen .....	3
Bestaande situatie.....	3
Algemene beschrijving.....	3
Veiligheidsafstanden .....	4
Berekening groepsrisico .....	4
Toekomstige ontwikkelingen .....	7
Ruimtelijke plannen .....	7
Actualisatie milieuvergunning .....	7
Beoordelingskader.....	8
Rapport SAOZ.....	8
Afweging .....	8
Maatregelen aan de bron .....	8
Zelfredzaamheid en beheerbaarheid.....	8
Coördinatie en communicatie.....	8
Conclusie.....	10

# Inleiding

## Aanleiding

Gemeente Leiderdorp is bezig met de herziening van het Bestemmingsplan Baanderij. Binnen dit plangebied ligt het LPG tankstation van Van Haasteren aan de Touwbaan. Op dit bedrijf is het Besluit externe veiligheid van inrichtingen (Bevi) van toepassing. In verband met het van kracht worden van het Bevi wordt de milieuvergunning van het bedrijf geactualiseerd. Voor zowel de ruimtelijke ontwikkeling als de actualisatie van de vergunning is de beoordeling van het groepsrisico noodzakelijk.

Deze notitie is bedoeld als onderbouwing ten aanzien van het aspect groepsrisico voor de herziening van het bestemmingsplan Baanderij en op de actualisatie van de milieuvergunning van het LPG tankstation en vormt hier mee de aanzet voor de groepsrisicoverantwoording.

## Doelstelling

Op grond van het nieuwe externe veiligheidsbeleid, vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), moet een afweging worden gemaakt van de externe veiligheidsituatie bij de vaststelling van ruimtelijke plannen. De verantwoording van het groepsrisico vormt een afweging tussen de maatschappelijke kosten en baten bij de herziening van een bestemmingsplan en het risico op een groot incident met de bevoorradingstankauto bij het tankstation of langs een transportroute. Deze notitie moet inzicht geven in de wijze waarop dit afwegingsproces is doorlopen.

## Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader beschreven. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de bestaande situatie en hoofdstuk 4 in de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Het afwegingsproces rond de toename van het groepsrisico is in hoofdstuk 5 beschreven.

# Wettelijk kader

## Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen in werking getreden. Het Bevi geeft de kaders van het externe veiligheidsbeleid. Aan het besluit is een ministeriele regeling (Revi) verbonden, waarin veiligheidsafstanden voor categoriale inrichtingen worden gegeven, onder andere voor LPG tankstations. Voor LPG tankstations met een ondergronds reservoir is het vullen van het reservoir vanuit een tankauto in het algemeen bepalend voor de veiligheidsituatie. De belangrijkste risicocontouren worden daarom gerekend vanaf het vulpunt. Vanaf de afleverzuil voor LPG en de ondergrondse tank gelden ook veiligheidsafstanden. Deze zijn kleiner dan de contour rond het vulpunt. De afstanden gelden ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten. Dit zijn locaties waar zich gedurende een langere periode personen kunnen bevinden (zie bijlage). Naast de risicocontouren voor het plaatsgebonden risico geldt binnen het invloedsgebied een beperking voor het aantal aanwezige personen (groepsrisico). Voor het groepsrisico wordt een niet-normatieve benadering toegepast.

## Veiligheidsafstanden

Voor LPG tankstations zijn in de Regeling externe veiligheid de volgende criteria gesteld.

TYPE INRICHTING	VEILIGHEIDSAFSTAND IN METERS					PERSONENDICHTHEID AANTAL PERSONEN PER HA	
	Vanaf	Vanaf	Vanaf	Vanaf	Grens		
						10 <sup>-5</sup> tot	10 <sup>-6</sup> tot

	vulpunt tot 10 <sup>-5</sup>	vulpunt tot 10 <sup>-6</sup>	ondergr. reser-voir	aflever-zuil	invloeds gebied	grens invloedsge bied	grens invloedsge bied
LPG tankstation met doorzet minder dan 1000 m <sup>3</sup> per jaar	25	45	25	15	150	16	17
LPG tankstation met doorzet minder dan 1500 m <sup>3</sup> per jaar	25	110	25	15	150	9	19

## Sanering LPG branche

De Rijksoverheid voert op grond van het Bevi een programma voor urgente saneringen van LPG tankstations uit. Het saneringsprogramma heeft betrekking op LPG tankstations waar zich binnen 25 m vanaf het vulpunt kwetsbare objecten bevinden. Het LPG tankstation Touwbaan valt niet onder deze saneringsregeling. Het Rijk heeft daarnaast een convenant gesloten met de LPG-branche om de veiligheid op en rond bestaande LPG tankstations te verbeteren. De branche zal voor 1 januari 2010 de bevoorrading van LPG stations veiliger maken. Indien er na deze aanpassingen nog LPG tankstations zijn die niet aan de veiligheidsnormen uit het Bevi kunnen voldoen is de LPG branche verantwoordelijk voor sanering van deze situaties.

## Verantwoording Groepsrisico

Een van de nieuwe elementen van het externe veiligheidsbeleid is de verantwoording van het Groepsrisico. Voor het Groepsrisico is een oriëntatiewaarde vastgesteld. Deze waarde vormt niet een harde wettelijke grens maar is een maat waarmee lokaal een afweging moet worden gemaakt. Niet alleen bij de overschrijding van de oriëntatiewaarde maar ook bij een toename onder de oriëntatiewaarde moet deze afweging worden gemaakt. In de verantwoordingsnotitie groepsrisico wordt geschreven welke overwegingen bij de afweging zijn gebruikt en welke maatregelen worden genomen om het groepsrisico te beperken.

De Regionale Brandweer heeft een wettelijke adviestaak met betrekking tot het groepsrisico, met name daar waar het gaat om bestrijdbaarheid van een incident en zelfredzaamheid van aanwezige personen.

In bijlage 2 van deze notitie is aangegeven welke positie de verantwoordingsplicht groepsrisico inneemt binnen het nieuwe externe veiligheidsbeleid.

## Milieubeleidsplan

In het Milieubeleidsplan 2003 – 2010 van Milieudienst West-Holland voor de deelnemende gemeenten is voor LPG tankstation in relatie met externe veiligheid een doelstelling opgenomen: LPG tankstations binnen de bebouwde kom worden verplaatst of moeten hun activiteiten beëindigen.

## Vervoer van gevaarlijke stoffen

Gemeente Leiderdorp heeft een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangewezen in het kader van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Deze route loopt buiten de bebouwde kom vanaf de A4 via de N 445 en N 446. Binnen de bebouwde kom is voor dit LPG tankstation geen bevoorradingsroute aangewezen. Dit betekent dat de transporteur een ontheffing bij de gemeente moet aanvragen voor dit gedeelte van de bevoorradingsroute.

## Bestaande situatie

### Algemene beschrijving

Het tankstation is sinds 1978 op deze plaats gevestigd. Het is een klein tankstation. Op het terrein zijn twee afleverzuilen aanwezig. Eén voor LPG en de andere voor Euro, Super of Diesel brandstof. De

ondergrondse tank voor de opslag van LPG heeft een inhoud van 8 m<sup>3</sup>. De vigerende Milieuv vergunning van het tankstation dateert van 15 januari 2003. Volgens opgave van het bedrijf bedroeg de gemiddelde jaarlijkse doorzet over de periode 2001 t/m 2003 175 m<sup>3</sup>. Omdat de doorzet van het tankstation kleiner is dan 1500 m<sup>3</sup> LPG per jaar kunnen de veiligheidsafstanden generiek worden bepaald.

In de vergunning is geen doorzetbeperkingen opgenomen. De vergunning zal in het kader van het Programma Externe veiligheid 2006 – 2010 worden geactualiseerd. De aanpassing is voor 2006 ingepland. Met beperking van de doorzet tot maximaal 1000 m per jaar bedraagt de contour voor het plaatsgebonden risico 45 m rondom het vulpunt van de ondergrondse LPG tank.

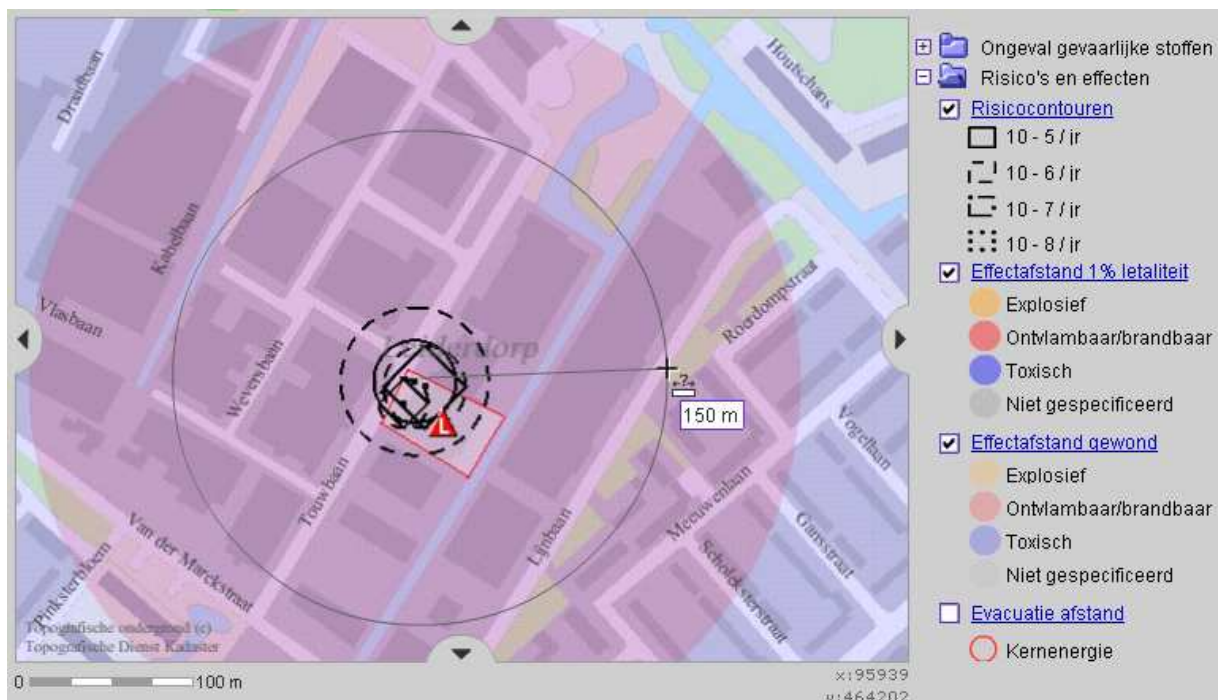
## Veiligheidsafstanden

De 25 m contour rond het vulpunt vormt momenteel het criterium voor het opname in het programma voor urgente sanering. Binnen deze contour mogen zich geen kwetsbare objecten bevinden. Bij dit tankstation is dit niet het geval.

De wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico bedraagt voor dit LPG tankstation 45 m. Binnen de 45 m contour, gerekend vanaf het vulpunt bevinden zich de volgende panden (deel of geheel):

- Touwbaan 18 t/m 22
- Touwbaan 1
- Weversbaan 12
- Weversbaan 18

Touwbaan 18 t/m 22 maakt onderdeel uit van het bedrijf dat het LPG tankstation exploiteert. De overige panden worden gebruikt door bedrijven uit de autobranche. Volgens de Bevi indeling zijn dit 'beperkt kwetsbare objecten'. De 10<sup>-6</sup> contour voor het plaatsgebonden risico zal kleiner worden als de maatregelen uit het LPG convenant zijn ingevoerd. De afstanden in het Revi zullen hierop worden aangepast. Hoe groot de contour gaat worden is (augustus 2006) nog niet bekend.



figuur: Overzicht contouren uit risicokaart Zuid-Holland

## Berekening groepsrisico

Het LPG tankstation valt in het bestemmingsplan Baanderij. Dit bestemmingsplan wordt door gemeente Leiderdorp herzien. Deze bestemmingsplanherziening is gericht op het beheer van de

bestaande situatie. Er zijn geen grote wijzigingen voorzien. Bedrijventerrein Baanderij heeft een gemengd economisch karakter met een accent op grootschalige detailhandel in de auto-, woon- en bouwbranche. Het zuidelijk deel van het bestemmingsplan, waarin het LPG tankstation valt, is omschreven als 'gemengde bedrijven met overwegend autobedrijven'. In het oostelijk deel van het bestemmingsplan is wonen toegestaan. Ook bevinden zich in het plangebied nog een aantal bedrijfswoningen.

Het toestaan van de nieuwbouw van een aantal wooneenheden en eventuele uitbreiding van de bedrijfslocaties zal een toename van het aantal personen in het plangebied geven, waardoor er een toename van het groepsrisico ontstaat.

<b>Kader: criteria groepsrisico LPG tankstations</b>	
invloedsgebied:	gebied waarin volgens geldende regeling het aantal personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Voor LPG tankstations wordt een gebied binnen een straal van 150 m aangehouden. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat personen zich binnen een gebouw bevinden. De 150 m contour is gelijk aan de 100 % lethaliteitsgrens voor personen die niet beschermd zijn tegen warmtestraling. Hiermee wordt afgeweken van de gangbare benadering voor het groepsrisico, waarbij uitgegaan wordt van de 1 % lethaliteitsgrens. Deze kan voor LPG tankstation liggen op 330 m, afhankelijk van de grootte van de bevoorradingstankauto en de inhoud op het moment van optreden van een explosie.
Personendichtheid	De dichtheid van het aantal personen in het gebied. Deze wordt uitgedrukt in het aantal personen per hectare en wordt bepaald op grond van het bestemmingsplan.
Berekening oppervlakte invloedsgebied	Het invloedsgebied ligt binnen een straal van 150 m vanaf het vulpunt en heeft daarmee een oppervlakte van 7,07 hectare. Het gebied binnen de $10^{-5}$ contour is 0,20 hectare groot. *) Het gebied waarvoor de personendichtheid moet worden bepaald bedraagt 6,87 hectare. *) Hier wordt uitgegaan van de $10^{-5}$ contour, omdat zich binnen de $10^{-6}$ contour beperkt kwetsbare objecten bevinden.
Oriëntatiewaarde	Aantal personen per hectare bedraagt ( volgens bovenstaande tabel) 17. Oppervlakte is 6,87 hectare maal 16 personen geeft een totaal van 110 personen. Bij meer dan 110 personen binnen het invloedsgebied wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overschreden.

De volgende panden bevinden zich geheel of gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van het LPG tankstation (150 m contour):

adres:	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	aantal	aantal
	begane grond bedrijfs- ruimte	begane grond kantoor	verdieping bedrijfs- ruimte	verdieping kantoor	bedrijfs- woningen	burger woningen
Weversbaan	3	2475			675	
Weversbaan	4 en 6	2070			675	
Weversbaan	9	2420	675		675	
Weversbaan	10, 11, 12	2385	270			
Touwbaan	26		675			
Touwbaan	24	2700		2700		
Touwbaan	12	700	250		250	
Touwbaan	10	525	150		150	
Touwbaan	2	736		736		
Weversbaan	18 t/m 22	550	450			2
Weversbaan	24 t/m 25	836				
Weversbaan	21 t/m 22	2040	100			
Touwbaan	1	266		266		
Weversbaan	18 t/m 19	1250				
Weversbaan	14 t/m 15	336				
Weversbaan	13a	323				
Weversbaan	16a en 16b	1008	84			
Weversbaan	17	1012	176			
Lijnbaan	3	5225	150			
Lijnbaan	4 t/m 12	7200				
Meeuwenlaan	1 t/m 11					6
Zwanenstraat	3, 5 en 7					3
		34057	2980	3702	2425	2
						9

Voor de bepaling van de personendichtheid in het gebied kan worden uitgegaan van kengetallen afkomstig uit het paarse boek, of kan deze specifiek voor het betreffende gebied worden geïnventariseerd. In deze notitie wordt uitgegaan van kengetallen.

Funcie	Aantal personen (kengetal)
Wonen	2,4 per woning
Bedrijven	1 werknemer per 100 m <sup>2</sup> b.v.o.
Kantoren	1 werknemer per 30 m <sup>2</sup> b.v.o.

Op grond van de kengetallen leidt dit tot het volgende beeld.

Funcie	Aantal personen
Wonen	11 x 2,4 = 26
Bedrijven	37760 m <sup>2</sup> / 100 m <sup>2</sup> = 378
Kantoren	5400 m <sup>2</sup> / 30 m <sup>2</sup> = 180

De totale personendichtheid gedurende de dagperiode bedraagt 584 (Dit aantal vormt een overschatting omdat het bvo van de panden deels buiten het invloedsgebied valt).

Binnen het invloedsgebied bevinden zich uitsluitend bedrijven waar in dagperiode wordt gewerkt. Er kan daarom vanuit worden gegaan dat er gedurende de nachtperiode in bedrijven en kantoren geen

personen aanwezig zijn. In de woningen zijn gedurende de nachtperiode wel personen aanwezig. De personendichtheid gedurende de nachtperiode bedraagt daarom 26.

Omdat de oriëntatiewaarde bij 110 personen binnen het invloedsgebied is er sprake van een overschrijding tijdens de dagperiode. Gedurende de nachtperiode wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden.

## Toekomstige ontwikkelingen

### Ruimtelijke plannen

Met behulp van een art. 19 procedure Wro wordt de bouw van een bedrijfspand met een aantal wooneenheden mogelijk worden gemaakt.

De nieuwbouwplannen betreffen een appartementengebouw met circa 55 wooneenheden. De afstand vanaf deze bouwlocatie tot het vulpunt van de ondergrondse LPG tank bedraagt ten minste 170 m. Het appartementengebouw valt derhalve buiten het invloedsgebied en hoeft in de groepsrisicoberekening niet te worden meegenomen. Er is daarom geen toename van het groepsrisico als gevolg van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

De ontwikkeling van nieuwe woningen binnen het invloedsgebied van het LPG station (bijvoorbeeld bedrijfswoningen) wordt in deze Wro procedure niet mogelijk gemaakt.



*ligging locatie "Beukenschans-Touwbaan"*

PM plaatje klopt niet, onderste deel schrappen!

### Actualisatie milieuvergunning

Het besluit externe veiligheid inrichtingen met de bijbehorende regeling koppelt de veiligheidszonerings van een LPG station aan de jaarlijkse doorzet van het tankstation. Het Bevi is sinds oktober 2004 van kracht. De milieuvergunning is van voor die datum en de doorzetgegevens zijn daarom niet verwerkt in de milieuvergunning van het tankstation.

In verband met de herziening van het bestemmingsplan De Baanderij en de groepsrisicoproblematiek heeft gemeente Leiderdorp overleg gevoerd met de vergunninghouder. Hierbij is afgesproken dat de vergunninghouder een aanvraag voor een veranderingsvergunning indient. De verandering betreft een doorzetbeperking en de nachtelijke bevoorrading. De aanvraag van een veranderingsvergunning is op 26 april 2006 ingediend.



Deze veranderingsvergunning kan op grond van artikel 4 van het Bevi worden verleend, omdat er geen sprake is van nadelige gevolgen voor de externe veiligheidssituatie.

## **Beoordelingskader**

### **Rapport SAOZ**

Op verzoek van gemeente Leiderdorp heeft Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken in januari 2006 advies uitgebracht over de consequenties van de beëindiging van de LPG verkoop op deze locatie. In het rapport wordt inzicht gegeven in de financiële consequenties van bedrijfsbeëindiging. Uit het rapport blijkt verder dat er op dit moment geen wettelijke basis bestaat om over te gaan tot sanering (met wettelijke nadeelcompensatie volgens de circulaire Schadevergoedingen). Dit betekent dat de financiële consequenties van het op korte termijn beëindigen van het LPG tankstation voor rekening van de gemeenten komt. Sanering op de langer termijn is afhankelijk van het convenant met de LPG branche.

### **Afweging**

In verband met de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied is door gemeente Leiderdorp een afweging gemaakt over de risico's van het LPG tankstation. Hierbij is de veiligheidssituatie afgezet tegen de ruimtelijke, economische en financiële belangen. Gemeente Leiderdorp heeft ook onderzocht of er alternatieve locaties voor het bedrijf beschikbaar zijn. Een geschikte plek is echter niet voorhanden. Bedrijfsbeëindiging levert aanzienlijke financiële consequenties ten laste van gemeente Leiderdorp.

De LPG verkoop op deze locatie zal worden voortgezet onder voorwaarden. Er bestaat geen wettelijke verplichting om (op grond van het plaatsgebonden risico) te saneren. De overschrijding van het groepsrisico kan worden ondervangen met de nachtelijke bevoorrading van het station. De voorwaarden voor voortzetting zijn schriftelijke vastgelegd in een brief aan de exploitant van het LPG tankstation met datum 15 februari 2006. Het betreft de volgende maatregelen.

- Aanpassing tijdstip levering (nachtelijk uren)
- Beperking doorzet LPG in de milieuvergunning

De vergunninghouder heeft ermee ingestemd om een revisievergunning voor het bedrijf aan te vragen.

Voorts blijft het voornemen bestaan om op termijn het LPG-tankstation op deze (binnen de bebouwde kom gelegen) locatie te beëindigen. Dit beleidsvoornemen is vastgelegd in het Milieubeleidsplan.

### **Maatregelen aan de bron**

Als risicoreducerende maatregelen gelden ook de maatregelen die in het kader van het convenant met de LPG branche worden uitgewerkt. Het gaat hier om landelijke ontwikkelingen. De maatregelen hebben betrekking op een verbeterde vulslang voor het vullen van de ondergrondse tank en een hittewerende coating op de tankwand van de LPG tankwagens. In supplement 1 van de Handreiking verantwoordingsplicht is aangegeven dat op deze ontwikkelingen kan worden geanticipeerd.

Daarnaast kan voor deze specifieke situatie de nachtelijke bevoorrading ook als bronmaatregel worden toegepast. Omdat buiten kantooruren slechts een gering aantal personen binnen het invloedsgebied aanwezig is, levert bevoorrading buiten kantooruren een daadwerkelijke reductie van het groepsrisico, zoals in het voorgaande beschreven is.

### **Zelfredzaamheid en beheerbaarheid**

PM <<< nader in te vullen na advies Regionale Brandweer Hollands Midden>>>

### **Coördinatie en communicatie**

In verband met de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied vindt volgens bestaande structuren afstemming plaats tussen gemeente Leiderdorp en Milieudienst West-Holland.

Risicocommunicatieplan? PM

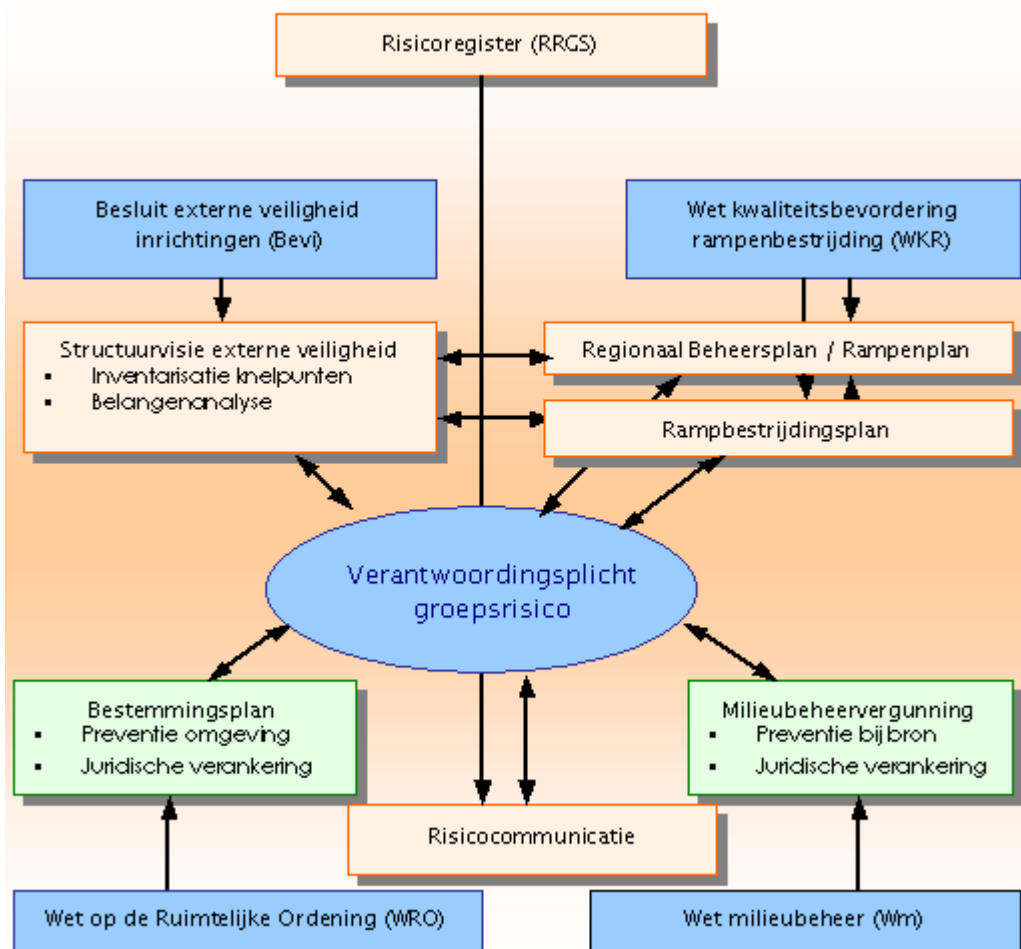
## Conclusie

1. In de huidige situatie wordt voldaan aan de afstandsnormen voor het plaatsgebonden risico (PR  $10^{-6}$  contour).
2. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt gedurende de dagperiode ruim overschreden.
3. Gedurende de nachtelijke periode is geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde.
4. In de milieuvergunning wordt een doorzetbeperking en de voorwaarde van nachtelijke bevoorrading vastgelegd.
5. Woningbouw binnen het invloedsgebied wordt in ruimtelijke procedures niet mogelijk gemaakt.
6. Het voornemen om (op termijn) LPG tankstations binnen de bebouwde kom te beëindigen blijkt bestaan.

## Bijlage 1:

BEGRIPPEN	
kwetsbaar object:	<p>a. woningen, niet zijnde woningen als bedoeld in onderdeel a, onder a;</p> <p>b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:</p> <p>1° ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen ;</p> <p>2° scholen, of</p> <p>3° gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dag opvang van minderjarigen;</p> <p>c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:</p> <p>1° kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object, of</p> <p>2° complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per winkel, voorzover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd, en</p> <p>d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;</p>
beperkt kwetsbaar object:	<p>a. 1° verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare, en</p> <p>2° dienst- en bedrijfswoningen van derden;</p> <p>b. kantoorgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;</p> <p>c. hotels en restaurants, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;</p> <p>d. winkels, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;</p> <p>e. sporthallen, zwembaden en speeltuinen;</p> <p>f. sport- en kampeertreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder d, vallen;</p> <p>g. bedrijfsgebouwen, voorzover zij niet onder onderdeel m, onder c, vallen;</p> <p>h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voorzover die objecten geen kwetsbare objecten zijn, en</p> <p>i. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voorzover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval;</p>
geprojecteerd (beperkt) kwetsbaar object:	nog niet aanwezig (beperkt) kwetsbaar object dat op grond van het voor het desbetreffende gebied geldende bestemmingsplan toelaatbaar is;
plaatsgebonden risico:	risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is;
groepsrisico:	cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is;

## Bijlage 2:



Schema: Plaats verantwoordingsplicht groepsrisico binnen het externe veiligheidsbeleid.

Nota Inspraak en overleg

# **Bestemmingsplan De Baanderij**

**gemeente Leiderdorp**

24 maart 2008

projectnummer 60186.01



# INHOUD

<b>1</b>	<b>INSPRAAK</b>	<b>2</b>
1.1	EXPLOITATIE MAATSCHAPPIJ ZIJLDIJK ZUID	2
<b>2</b>	<b>OVERLEG EX ART 10 BRO</b>	<b>3</b>
2.1	PROVINCIE ZUID HOLLAND, DIRECTIE RUIMTE & MOBILITEIT	3
2.2	VROM INSPECTIE	7
2.3	LEIDERDORPSE ONDERNEMERS VERENIGING	7
2.4	KAMER VAN KOOPHANDEL	13
2.5	ADVIESCOMMISSIE WONINGBOUW EN WOONOMGEVING	13
2.6	MILIEUDIENST WEST-HOLLAND	14
2.7	STICHTING DORP STAD & LAND WELSTANDSCOMMISSIE	16
2.8	HOOGHEEMRAADSCAP VAN RIJNLAND	16
2.9	LEIDSE ONDERWIJS INSTELLINGEN B.V.	18
2.10	GEMEENTE LEIDEN	19
2.11	ALGEMENE WONINGSTICHTING LEIDERDORP	20



## 1 INSPRAAK

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 23 november 2006 tot en met 3 januari 2007 ter inzage gelegen. In deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld inspraakreacties in te dienen. De volgende reacties zijn ingediend:

### 1.1 EXPLOITATIE MAATSCHAPPIJ ZIJLDIJK ZUID

- 1.1.1 Op de plankaart zou apart moeten worden aangegeven welk gedeelte is aangewezen als opvanglocatie voor perifere detailhandel.

Beantwoording gemeente:

*Binnen de bestemming "bedrijventerrein" is perifere detailhandel in de vorm van detailhandel in brand- explosiegevaarlijke stoffen en detailhandel in volumineuze goederen, zoals auto's, motoren, boten, caravans, keukens, badkamers, vloerbedekking, parket, zonwering, tenten, grove bouwmaterialen en landbouwwerktuigen toegestaan. Het hele plangebied van de Baanderij komt hiervoor in aanmerking.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.1.2 De Sisalbaan moet worden aangewezen als opvanglocatie voor perifere detailhandel.

Voorstel beantwoording gemeente en aanpassingen:

*Voor wat betreft de perifere detailhandel wordt verwezen naar antwoord op reactie 1.1.1. De straat Sisalbaan is een ontsluitingsweg passend binnen de bestemmingsomschrijving van artikel 3.1. van de voorschriften. De bestemming- en bouwvlakken op de plankaart worden aangepast ter plaatse van Sisalbaan zodat deze ontsluitingsweg binnen de bestemming Bedrijventerrein valt.*

- 1.1.3 Langs de Zijloordkade en om de bedrijfswoning aan de van der Marckstraat is een stuk lichtpaars gekleurd. Dit gebied moet in de toekomst, gelet op bouw Kwantum en mogelijke herstructurering ook kunnen worden bebouwd. Graag donker inkleuren.

Beantwoording gemeente:

*De bestemming- en bouwvlakken worden hierop aangepast.*

*Aanpassingen:*

*Bouwvlak ter plaatse van de betreffende bedrijfswoning vergroten.*

## 2 OVERLEG EX ART 10 BRO

Het voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van het artikel 10 Bro verzonden aan de volgende overleg instanties:

1. Provincie Zuid Holland, directie Ruimte & mobiliteit
2. Ministerie VROM, Regio Zuid-West
3. Leiderdorpse Ondernemers Vereniging
4. Kamer van Koophandel
5. Adviescommissie woningbouw en woonomgeving
6. Milieudienst West Holland
7. Stichting Dorp, Stad & land
8. Hoogheemraadschap van Rijnland
9. LOI, Leidse Onderwijs Instellingen
10. Gemeente Leiden
11. Algemene Woningstichting Leiderdorp

### 2.1 PROVINCIE ZUID HOLLAND, DIRECTIE RUIMTE & MOBILITEIT

- 2.1.1** Er dient nog ingegaan te worden op de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkelingen, tevens aantonen dat het plan voldoet aan het "Besluit luchtkwaliteit 2005".

Beantwoording gemeente:

*ROC locatie*

*De ROC locatie behoudt de bestemming Bedrijventerrein met de aanduiding Maatschappelijke voorziening toegestaan. Op dit moment is nog niet bekend hoe de locatie zich ontwikkelt en heeft het onderzoek nog niet plaatsgevonden. De locatie zal t.z.t. een eigen procedure (projectbesluit) doorlopen waar op dat moment de benodigde onderzoeken voor zullen plaatsvinden.*

*Beukenschans*

*Ten behoeve van de realisatie van het bouwplan voor een woonzorgcomplex aan de Touwbaan (nr 58 t/m 87) heeft het dagelijks bestuur van de Milieudienst West-Holland, in september 2006, een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) (48 dB Lden) wordt overschreden ten gevolge van het verkeer op de Touwbaan. De gevelbelasting ten gevolge van de nieuwe doorsteek Lijnbaan-Touwbaan, is verwaarloosbaar. De gevelbelasting bedraagt maximaal 58 dB(A) (56 dB Lden) inclusief aftrek. De provincie Zuid Holland heeft 30 januari 2007 (kenmerk DGWM/2006/17489) de gevraagde hogere grenswaarde vastgesteld. De artikel 19 procedure voor dit project is afgerond en het bouwplan is opgenomen op de plankaart.*

*Aanpassingen:*

*Paragraaf 4.3.4 van de toelichting wordt aangepast en bouwplan Beukenschans op de plankaart gezet.*

- 2.1.2** Nader geluidsonderzoek is noodzakelijk als op het ROC terrein geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt.

Beantwoording gemeente:

*Zie antwoord 2.1.1.*

Aanpassingen:

*Paragraaf 4.3.3 van de toelichting wordt aangepast.*

- 2.1.3** De archeologische monumentenkaart (AMK) wordt herzien. Liefst uitgaan van zo mogelijk nieuwe AMK-gegevens.

Beantwoording gemeente:

*De omvang van het gebied dat in het voorontwerpbestemmingsplan de dubbelbestemming "Archeologisch waardevol gebied" heeft gekregen, is overgenomen van de provinciale cultuurhistorische waardenkaart. De meest recente gegevens zijn verwerkt in het definitieve bestemmingsplan.*

Aanpassingen:

*Aan het gehele plangebied is de dubbelbestemming "Waarde - archeologie" toegekend.*

- 2.1.4** Van het aanvullend archeologisch onderzoek, welke wordt aangehaald in paragraaf 4.7 van de toelichting, wordt verzocht om de resultaten en gevolgen te beschrijven in de plantoelichting. De alinea over ontwikkelingen dient daarbij te worden geconcretiseerd.

Beantwoording gemeente:

*Het onderzoek is niet uitgevoerd in het kader van dit bestemmingsplan, maar in het kader van een eerdere procedure. Daarentegen is er in de toelichting wel degelijk aangegeven wat de gevolgen zijn van het onderzoek, namelijk dat in het plangebied een gebied is met archeologische waarden en dat daarvoor een regeling is opgenomen die toeziet op de bescherming van de hier aanwezige archeologische waarden (Volledigheidshalve: het gehele plangebied heeft de dubbelbestemming "Waarde - archeologie" gekregen). In de alinea over ontwikkelingen is vervolgens aangegeven wat de consequentie hiervan is, namelijk dat nieuwbouw in dit gebied niet zonder meer kan plaatsvinden. Nieuwbouw van gebouwen groter dan 100 m<sup>2</sup> is pas na vrijstelling mogelijk. Daarvoor zal moeten worden aangetoond dat geen afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.1.5** Verzocht wordt om de voorschriften ten aanzien van archeologie nader uit te werken. In geval van versterking dienen er maatregelen te worden genomen om het archeologisch erfgoed "in situ" te beschermen.

Beantwoording gemeente:

*Deze afweging zal deel uitmaken van de vrijstellingsprocedure. Artikel 8.3.b van de voorschriften ziet reeds toe op hetgeen verzocht wordt. Zie verder ook de beantwoording onder 2.1.4.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.1.6** Verzocht wordt om in de waterparagraaf verslag te doen van het proces van de water-toets. Daarin moet ook het verslag van het overleg met Hoogheemraadschap worden opgenomen. Waterkeringen dienen op een correcte wijze te worden verankerd op plankaart en voorschriften.

*Beantwoording gemeente:*

*Het voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van het artikel 10 Bro overleg voorgelegd aan het Hoogheemraadschap.*

*Aanpassingen:*

*Zie artikel 10 Bro-overlegreacties van het Hoogheemraadschap van Rijnland met beantwoording gemeente .*

- 2.1.7** Bij het LPG vulpunt is een zone van 150m aangegeven. Deze kan worden teruggebracht naar 45m, mits in de vergunning de doorzet wordt teruggebracht tot 1000 m3 per jaar.

*Beantwoording gemeente:*

*Op 20 december 2006 heeft het dagelijks bestuur van de Milieudienst beschikt op een aanvraag voor een veranderingsvergunning in het kader van de Wet milieubeheer van het autobedrijf Van Haasteren bv. De veranderingen hebben betrekking op het bevoorraden van het LPG station tussen 21.00 uur – 06.00 uur en het begrenzen van de doorzet tot maximaal 1000 m3. Door deze verandering is het voor de onderneming mogelijk om te voldoen aan de orientatiewaarde voor het Groepsrisico (GR). Het invloedsgebied voor het groepsrisico is bij een doorzet van 1000 m3 nog steeds 150 meter gerekend vanaf het vulpunt. De door de provincie genoemde 45 meter heeft betrekking op het plaatsgebonden risico (PR).*

*Aanpassingen:*

*Naast de zone van 150 meter zal ook de 45 meter zone voor plaatsgebonden risico op de plankaart worden gezet.*

- 2.1.8** De wijzigingsbevoegdheid over het vervallen van de LPG-zone kan pas worden toegepast als de vergunning voor de handel in LPG is beëindigd. Verzocht dit als zodanig in artikel 9 te regelen.

*Beantwoording gemeente:*

*Het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van de LPG-installatie is gekoppeld aan een milieuvergunning. Dit is dus al geregeld met artikel 9.4.a.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.1.9** De provincie wil meer gebruiksmogelijkheden van de loswal en bovendien is onduidelijk waarop de maximering van 12 dagen per jaar voor exceptioneel transport is gebaseerd.

*Beantwoording gemeente:*

*De huidige loswal voldoet qua inrichting niet aan de eisen zoals deze zijn verwoord in de nota Provinciale Vaarwegen en Scheepsvaart. Als actiepunten voor traject nr. 5 (de Zijl)*

*voor de loswal wordt in de nota genoemd: de loswal in Leiderdorp geschikt maken voor auto-afzetplaats. De gemeente heeft laten weten hier mee te kunnen instemmen en heeft de mogelijkheid van afzetten van auto's voor schepen in het bestemmingsplan opgenomen.*

*In het vigerende bestemmingsplan is de loswal aan de Zijldijk niet gereguleerd, deze omissie willen wij met dit nieuwe bestemmingsplan rechtzetten. De wens van het gemeentebestuur is dat de loswal in overeenstemming met het huidige gebruik wordt bestemd voor:*

- 1. Het aan en van boord zetten van auto's van schippers vanaf binnenvaartschepen*
- 2. Het toestaan van het afmeren van passagiersschepen van maatschappelijke Instellingen zoals het Rode Kruis en de Zonnebloem, ten behoeve van het aan- en van boord brengen van passagiers en/of enkele overnachtingen ter plaatse*
- 3. Incidenteel (maximaal 12 dagen per jaar) is de loswal te gebruiken voor exceptioneel transport en/of projecten van groot maatschappelijk en economisch belang.*

*Het maximeren van het aantal dagen voor het gebruik ten behoeve van exceptioneel transport is gebaseerd het zogenaamde 12 dagen-criterium die in het kader van de Wet milieubeheer regelmatig wordt toegepast om activiteiten die niet behoren tot de representatieve bedrijfssituatie incidenteel mogelijk te maken.*

*Hoewel de betrokken loswal beduidend kleiner is (6 meter, in plaats van minimaal 15 meter) om het gebruik te combineren met een acceptabele wijze van aan- en afvoer door middelzwaar en zwaar verkeer (De locatie is hiervoor door haar beperkte omvang en ligging eigenlijk ongeschikt voor en het getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening om dit op een intensieve(re) wijze toe te staan) beseft het gemeentebestuur dat incidenteel sprake kan zijn van belangen om via deze loswal exceptioneel transport mogelijk te maken. Gezien de ervaringen met incidenteel transport op deze locatie geeft het maximeren tot 12 dagen per jaar voldoende ruimte.*

*Aanpassingen:*

*Het artikel 5 Verkeer zal worden aangepast.*

- 2.1.10** De wens bestaat om langs een deel van de Zijl, vanaf de zijlbrug tot 60 meter ten zuiden van de loswal Zijldijk, een ligplaatsvak te creëren voor pleziervaartuigen. Gevraagd wordt bij de herinrichting van dit gebied hiermee rekening te houden als het gaat om het aanleggen van parkeerplaatsen, de aanplant van bomen en het aanbrengen van verlichting. Ook dient afstemming plaats te vinden met de vaarwegbeheerder.

*Beantwoording gemeente:*

*Het is niet de wens van de gemeente om langs de Zijl ligplaatsvakken te creëren voor pleziervaartuigen. Wel wordt er ruimte gecreëerd voor het aan- en afmeren bij de loswal.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.1.11** Verzocht wordt de onderzoeksresultaten van de uitvoerbaarheid van de blanco vlekken op te nemen in de toelichting.

*Beantwoording gemeente:*

*Zie 2.1.1.*

## **2.2 VROM INSPECTIE**

- 2.2.1** Milieuvergunning, LPG-tankstation, dient te worden aangepast, de doorzetbeperking is nog niet vastgelegd, moet wel gebeuren zodat er geen overschrijding optreedt van de oriënterende waarde.

*Beantwoording gemeente:*

*Zie 2.1.7.*

- 2.2.2** Om toekomstige saneringsgevallen te voorkomen, wordt verzocht om in artikel 3 op te nemen dat de risicocontour of het beïnvloedingsgebied van bedrijven beperkt blijft tot eigen terrein van het bedrijf.

*Beantwoording gemeente:*

*Dergelijke beperkingen worden geregeld via de Wet Milieubeheer, het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Vuurwerk besluit en Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO).*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.2.3** Geadviseerd wordt om, i.v.m. het voorkomen van stagnaties in het vervolg van de procedure, het voldoen aan de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit goed te onderbouwen.

*Beantwoording gemeente:*

*Zie 2.1.1.*

## **2.3 LEIDERDORPSE ONDERNEMERS VERENIGING**

- 2.3.1** LOV bevreemdt het dat de leden van de Werkgroep Bestemmingsplan/Gebiedsvisie nog geen definitieve versie hebben ontvangen van de gebiedsvisie. In het voorontwerp wordt verwezen naar de visie, hierdoor kan de werkgroep niet zien of de beoogde aanpassingen zijn aangebracht. Gevraagd wordt om een datum te noemen van de definitieve visie zodat LOV kan controleren of er afwijkingen zijn met het bestemmingsplan.

*Beantwoording gemeente:*

*De concept gebiedsvisie van maart 2006 is de basis geweest om te komen tot de in paragraaf 3.2 van de toelichting beschreven definitieve visie. De visie zit dus in het bestemmingsplan. De definitieve visie is dan ook geen separaat vastgesteld exemplaar.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.2** LOV wil graag dat daar waar het mogelijk is bedrijfswoningen worden geplaatst, mede door de veiligheid, bewakingsfunctie, in het gebied te vergroten.

*Beantwoording gemeente:*

*Verwezen wordt naar de toelichting waarin de onderbouwing is weergegeven waarom nieuwe bedrijfswoningen niet zijn gewenst. Een van de belangrijkste redenen is dat de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven vanwege milieuhinderlijke redenen kan worden belemmerd als in de nabijheid een nieuwe woning wordt gebouwd.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.3** In paragraaf 2.2.1 staat een afbeelding waarop onderscheid is in 5 zones, terwijl in paragraaf 3.2.1 een afbeelding staat met 6 zones.

*Beantwoording gemeente:*

*Dit is juist geconstateerd. In paragraaf 2.2.1. staat een afbeelding van de huidige situatie en in paragraaf 3.2.1 een afbeelding van de gewenste toekomstige stedenbouwkundige situatie. Voor het bestemmingsplan geldt dat de bestaande situatie voor wat betreft gebruik en bebouwing in ieder geval is voorzien van een passende bestemming, maar dat de regelingen bovendien zijn afgestemd op de gewenste toekomstige situatie. Hierbij is wel de afweging gemaakt in hoeverre de gewenste stedenbouwkundige situatie planologisch-juridisch geregeld kan worden in het bestemmingsplan. Dit heeft er toe geleid dat in het bestemmingsplan geen regeling is opgenomen die nieuwe woningen, in bijvoorbeeld zone 6, mogelijk maakt.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.4** De tekst van "bedrijfswoning" in paragraaf 2.3.1 en "normale woning" lijkt onjuist, want een bedrijfswoning is een normale woning die moet voldoen aan de eisen die daaraan worden gesteld.

*Beantwoording gemeente:*

*Er is bouwtechnisch geen verschil, maar planologisch gezien wel. Een bedrijfswoning wordt gebruikt ten dienste van een bedrijf en een 'gewone' woning niet.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.5** LOV stelt dat bedrijfswoningen geen problemen veroorzaken. Geopperd wordt om een programma van eisen te koppelen aan de nieuwbouw van woningen zodat klachten van toekomstige bewoners worden voorkomen. Bovendien wordt aangegeven dat teveel beperkingen in het bestemmingsplan er toe leidt dat initiatieven door ondernemers worden beperkt.

Beantwoording gemeente:

*Een bedrijventerrein is bedoeld voor bedrijvigheid. Een woning is een hindergevoelig object die op grond van milieuwetgeving bescherming geniet. Nieuwe woningen op een bedrijventerrein kunnen dus een belemmering worden voor zowel bestaande als nieuwe bedrijven. Ondernemers kunnen derhalve worden belemmerd in het uitvoeren van de bedrijvigheid of nieuwe initiatieven daartoe.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.6** De adressenlijst van de bedrijfswoningen is niet compleet. Weversbaan 29 en Touwbaan 2 zijn ook bedrijfswoningen

Beantwoording gemeente:

*Opmerking is juist. De bedrijfswoningen staan wel op de plankaart aangegeven (bw) maar nog niet in de adressenlijst. Genoemde woningen worden toegevoegd aan de lijst.*

Aanpassingen:

*Tabel in paragraaf 2.3.1 van de toelichting aanvullen met betreffende adressen.*

- 2.3.7** De indeling van het kaartje van de concept gebiedsvisie en het kaartje in paragraaf 3.2.1 is verschillend. Op blz12 staat niet de tekst van de gebiedsvisie, dit werkt allemaal verwarrend.

Beantwoording gemeente:

*Zie beantwoording onder reactie 2.3.3 en 2.3.1.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.8** Bij zone 3 zijn thans plannen in voorbereiding voor eventuele uitplaatsing en herontwikkeling van de locatie Mostert/Kluivers. Gevraagd wordt om ook leisure voor dit gebied mogelijk te laten zijn.

Beantwoording gemeente:

*In de toelichting is onder 'voorzieningen voor ontspanning en vermaak' in paragraaf 2.3.1 weergegeven op welke wijze het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheden voor 'leisure'. Dergelijke voorzieningen zijn na vrijstelling mogelijk op de verdieping, waarbij naast de gebruikelijke afwegingen die moeten worden gemaakt voor wat betreft de gevolgen voor milieu, verkeer, externe veiligheid, etc, het REO Rijn- en Bollenstreek om advies wordt gevraagd.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.9** In de concept gebiedsvisie is aangegeven dat in zone 6a perifere detailhandel is aangegeven en 6b perifere detailhandel en/of woon- werkunits.

Beantwoording gemeente:

*Zie beantwoording onder reactie 2.3.3 en 2.3.1. Verder geldt dat het bestemmingsplan perifere detailhandel in de vorm van detailhandel in brand- explosiegevaarlijke stoffen en*



*detailhandel in volumineuze goederen, zoals auto's, motoren, boten, caravans, keukens, badkamers, vloerbedekking, parket, zonwering, tenten, grove bouwmaterialen en landbouwwerktuigen toe laat.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.10** Bij 3.2.1 bovenaan blz13 staat dat er een sluis aangelegd wordt bij het noordelijk deel van de Lijnbaan, volgens LOV is dit niet definitief. Zeker omdat er nog gesproken wordt over de rijroute na de verbinding Touwlaan/Lijnbaan. LOV eist een goede doorstroming en wenst dat door de gemeente gegarandeerd te zien.

*Beantwoording gemeente:*

*De procedure voor de vrijstelling verbindingsweg Lijnbaan – Touwbaan inclusief sluis is verleend en in het bestemmingsplan opgenomen. De rijroute maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan en is met een verkeersbesluit geregeld.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.11** Geconstateerd wordt dat fietsers voorrang krijgen op een goede oplossing van het parkeerprobleem. Oplossing voor vrachtwagens wordt niet aangegeven. De werkgroep van LOV is bezig met een volledige oplossing voor het probleem. LOV achten een goede eenduidige bewegwijzering noodzakelijk.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan laat de herinrichting van wegen binnen de bestemming Verkeer toe.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.12** Stellen woningbouw overeenkomstig de concept gebiedsvisie bij zone 6 voor, indien gewenst d.m.v. woon- werk units.

*Beantwoording gemeente:*

*Zie beantwoording onder reactie 2.3.3.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.13** Bij 3.2.2 blz14 staat dat bedrijven Mostert, Kluivers en bedrijf op voormalig Unisol terrein weggaan, dit is echter niet definitief. Indien herontwikkeling ten behoeve van leisure niet wordt toegestaan, zullen de bedrijven blijven zitten.

*Beantwoording gemeente:*

*De tekst in de toelichting zal hierop worden aangepast.*

*Aanpassingen:*

*In paragraaf 3.2.2 van de toelichting aangeven dat gedacht wordt over verplaatsing van de bedrijven.*

- 2.3.14** De randvoorwaarde van een mogelijke verbinding Draadbaan naar Weversbaan mag hier voor niet bepalend zijn.

Beantwoording gemeente:

*De tekst in de toelichting zal hierop worden aangepast.*

Aanpassingen:

*Randvoorwaarde in paragraaf 3.2.2 schrappen.*

- 2.3.15** In paragraaf 4.2.2 staat dat er geen vrijetijdsvoorzieningen worden toegestaan. Indien leisure niet wordt toegestaan, zal Mostert/Kluyvers niet vertrekken.

Beantwoording gemeente:

*Zie beantwoording onder reactie 2.3.8.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.16** In paragraaf 4.2.4 staat dat er 220 m<sup>2</sup> aan bedrijfsruimte vrijkomt en dat er behoefte is aan 10.760 m<sup>2</sup> voor uitbreiding. Gevraagd wordt waarop dit is gebaseerd.

Beantwoording gemeente:

*De betreffende informatie staat in de paragraaf waarin de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt getoetst aan bestaand beleid. De betreffende oppervlaktematen staan in het rapport "parkmanagement & ruimtebehoefte Bedrijventerrein Baanderij Leiderdorp" dat in december 2003 is opgesteld door de Stichting Bedrijfsadvies, milieu, arbo en kwaliteit.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.17** In de bijlage wordt aangenomen dat de meeste bezoekers van de Baanderij op de fiets komen binnen een straal van 2,5 km. Bij grootschalige detailhandel wordt verplaatsing van goederen met grotere voertuigen dan de fiets primair gesteld, dus deze aanname is niet van deze tijd en zou geschrapt moeten worden in de vorm zoals is weergegeven.

Beantwoording gemeente:

*De reactie betreft de studie die verricht is naar de mogelijkheden voor het verduurzamen van een bedrijventerrein. In het tekstgedeelte van de paragraaf waarnaar verwezen wordt, is enkel weergegeven dat werknemers die dicht bij hun werk wonen, de fiets als alternatief kunnen gebruiken voor de auto. Deze constatering staat los van het feit dat goederen per vrachtauto worden aangeleverd.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.3.18** In het advies externe veiligheid in de bijlage staat dat er geen woningen binnen het invloedsgebied van de LPG-tank mogen worden gebouwd. Gevraagd wordt of het Huur-mijplan hierin past.

Beantwoording gemeente:

Het 'Huurmijplan' betreft geen woningen.

Aanpassingen:

De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.

- 2.3.19** De Vlasbaan is door een eerdere sanering en door komst van Karwei 30 m westelijk komen te liggen. Het gewijzigde bestemmingsplan moet hierop worden afgestemd om zo aan de gemaakte afspraken te voldoen.

Beantwoording gemeente:

De Vlasbaan heeft de bestemming bedrijventerrein zodat ontwikkelingen in dit gebied mogelijk zijn. Overigens zal bij een herontwikkeling wel gezorgd moeten worden voor interne ontsluiting van de bedrijven. Artikel 3.1 van de voorschriften van het bestemmingsplan laat wat dat betreft bij de bedrijven behorende ontsluitingswegen toe.

Aanpassingen:

De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.

- 2.3.20** Er dient rekening te worden gehouden met de ver gevorderde bouwplannen van Kwantum aan de Vlasbaan en de uitbreiding van Autohome aan de van der Marckstraat. Beide plannen liggen in het lichtpaars, niet te bebouwen, maar moeten gezamenlijk met het wit van de Sisalbaan donkerpaars zijn. Tevens bestaat het plan om de woning te slopen en te betrekken in de plannen. Het bouwvlak moet daarop worden afgestemd.

Beantwoording gemeente:

Dit is in lijn met de strekking van het bestemmingsplan zoals dat in paragraaf 3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan is weergegeven. De gemeente stemt in met de gemaakte opmerking. Zie ook beantwoording onder reactie 1.1.2 en 1.1.3.

Aanpassingen:

De plankaart wordt aangepast.

- 2.3.21** Op diverse locaties kloppen de vermelde bouwhoogtes van bestaande en reeds in aanbouw zijnde objecten niet, zoals de voormalige locatie Demmenie aan de Rietschans, Woonweiden aan de Zijlbaan en het plan Huurmij.

Beantwoording gemeente:

Het bestemmingsplan geeft niet de feitelijke hoogte weer maar de toegestane bouwhoogte. Indien deze hoger zijn dan toegestaan vallen deze onder het overgangsrecht.

Aanpassingen:

De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.

## 2.4 KAMER VAN KOOPHANDEL

- 2.4.1** KvK sluit zich aan bij bevindingen van de LOV. Verder aandacht voor evt. vestigingen van bedrijfswoningen, deze zullen wel onder zeer strikte regels gebouwd moeten worden.

*Beantwoording gemeente:*

*Zie beantwoording onder reactie 2.3.*

## 2.5 ADVIESCOMMISSIE WONINGBOUW EN WOONOMGEVING

- 2.5.1** Op plankaart staat zonder verdere vermelding een autowasserette aangegeven. In het bestemmingsplan wordt hier van niets vermeld.

*Beantwoording gemeente:*

*De autowasserette wordt op grond van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" aangemerkt als milieucategorie 2. Het bedrijf past binnen de milieuzonering en behoeft daarom geen specifieke aanduiding.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.5.2** Bij punt 2.3.2 Wonen wordt gesproken over huisgebonden bedrijvigheid. Indien dit een kleine werkplaats is, dan is het wenselijk om hoge eisen te stellen voor veiligheid en geluidshinder.

*Beantwoording gemeente:*

*Aan huis gebonden bedrijvigheid is pas mogelijk na vrijstelling. In de afweging hierover worden dergelijke aspecten meegenomen.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.5.3** De Rietschans heeft een half vrijliggend fietspad. Dit moet vanuit verkeerveiligheid een geheel vrijliggend fietspad worden.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan laat herinrichting van wegen toe.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.5.4** Op blz16 bij het kopje "het plan – mogelijke functies" staat dat het parkeren op locatie moet worden opgelost. Hier moet aan toegevoegd worden dat dit ook geldt voor appartementengebouwen, ook in de sociale sector, d.m.v. parkeerkelders.

Beantwoording gemeente:

*Zoals in de toelichting is weergegeven, is een van de randvoorwaarden voor het plan dat parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden aangelegd en dat daarbij de normen van de CROW-publicatie dienen te worden gehanteerd. Doel is het realiseren van voldoende parkeergelegenheid om in de verwachte parkeerbehoefte van de nieuwbouw te kunnen voorzien waardoor er geen parkeerproblemen elders ontstaan als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Een (half) verdiepte parkeerkelder is een mogelijkheid om aan die randvoorwaarde tegemoet te komen. Bestaande parkeerplaatsen buiten het terrein mogen worden gehandhaafd/ meegeteld.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.5.5** Op blz16 wordt gesproken over gebouwhoogten, hierbij is de toevoeging "boven maai-hoogte" gewenst.

Beantwoording gemeente:

*Tekstvoorstel wordt toegevoegd aan het stuk over gebouwhoogten.*

*Aanpassingen:*

*Aanpassen tekst blz. 16.*

- 2.5.6** De VAC-Leiderdorp vindt dat de gemeente (B&W) de eis moet stellen dat bij elke nieuwbouw in voldoende ondergrondse parkeergelegenheid moet worden voorzien.

Beantwoording gemeente:

*Bij (her)ontwikkeling van locaties zijn vele locatiespecifieke belangen in het geding. De wijze waarop parkeren wordt opgelost, dient daarom per (her)ontwikkeling te worden beschouwd.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

## 2.6 MILIEUDIENST WEST-HOLLAND

- 2.6.1** De milieuvergunning voor de loswal is nog niet afgehandeld. Hiervoor wordt een nieuwe procedure opgestart.

Beantwoording gemeente:

*Opmerking wordt overgenomen.*

*Aanpassingen:*

*Tekst aanpassen in paragraaf 2.2.3 van de toelichting.*

- 2.6.2** Op plankaart staat vermeld "mf" meubelfabriek, echter dit is alleen een opslag voor meubels (milieucategorie 2).

Beantwoording gemeente:

*Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.*

*Aanpassingen:*

*De aanduiding "mf" verwijderen van de plankaart en uit de toelichting en voorschriften.*

- 2.6.3** Aan de Rietschans staat een machinefabriek vermeld met de code "mc" dit is onbekend bij de milieudienst. Wel is ter plaatse een onderneming gevestigd die gereedschappen fabriceert (milieucategorie 2).

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.*

*Aanpassingen:*

*De aanduiding "mc" verwijderen van de plankaart en uit de toelichting en voorschriften.*

- 2.6.4** Bij hoofdstuk 4.2.3 regionaal beleid, mist de milieudienst het vastgestelde milieubeleidsplan 2003 – 2010. verzoek om tekst hier van toe te voegen, zie brief.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.*

*Aanpassingen:*

*Tekstvoorstel overnemen in de toelichting.*

- 2.6.5** Bij hoofdstuk 4.2.4 gemeentelijk beleid, wil de milieudienst graag tekst toevoegen met betrekking tot duurzaam wonen en energie.

*Beantwoording gemeente:*

*In paragraaf 4.5 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan op het aspect duurzaamheid.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.6.6** Gevraagd wordt de bodemparagraaf aan te vullen met onderzoeksresultaten van onderzoek d.d. maart 2005 van Huurmij bv-Auto Peter bv. Tevens aanvullen met de doorsteek Lijnbaan – Touwbaan gegevens (onderzoek November 2006)

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.*

*Aanpassingen:*

*Tekstvoorstel overnemen in de toelichting.*

- 2.6.7** Gevraagd wordt geluidparagraaf tekst toe te voegen met betrekking tot algemene ontheffing tot 53 dB Lden als gevolg van de nieuwe Wet geluidhinder onder "beheer bestaande situaties". En voor de ontwikkeling "Doorsteek Touwbaan-Lijnbaan" de resultaten toevoegen van onderzoek naar reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.*

*Aanpassingen:*

*Tekstvoorstellen overnemen in de toelichting.*

- 2.6.8** Gevraagd wordt om bij hoofdstuk 4.3.3 luchtkwaliteit; een geactualiseerd tekstvoorstel van de Milieudienst toe te voegen waaruit blijkt dat het bestemmingsplan voldoet aan het nieuwe besluit Luchtkwaliteit.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan worden de meest actuele gegevens opgenomen.*

*Aanpassingen:*

*Tekstvoorstellen overnemen in de toelichting.*

## 2.7 STICHTING DORP STAD & LAND WELSTANDSCOMMISSIE

- 2.7.1** Gewezen wordt op het feit dat vastgestelde welstandscriteria nodig zijn om bouwplannen te kunnen toetsen aan redelijke eisen van welstand.

*Beantwoording gemeente:*

*Elke bouwaanvraag wordt getoets aan de eisen van Welstand. Dit vindt plaats bij de behandeling van een bouwaanvraag en wordt niet in het bestemmingsplan geregeld.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

## 2.8 HOOGHEEMRAADSCHAP VAN RIJNLAND

- 2.8.1** Hoogheemraadschap geeft aan nog geen positief wateradvies te geven, maar dit pas bij het ontwerpbestemmingsplan te doen.

*Beantwoording gemeente:*

*De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.*

- 2.8.2** Aangegeven wordt dat de toelichting onvoldoende inzicht geeft in de mogelijke toename van het verharde oppervlak. Gevraagd wordt de toelichting aan te vullen met berekeningen waaruit dit blijkt of in de voorschriften de 15% regel op te nemen.

*Beantwoording gemeente:*

*De ontwikkelingslocatie "woningbouwlocatie Beukenschans-Touwbaan" heeft een eigen procedure doorlopen waarin de beoordeling van de 15%-regeling is meegenomen.*

*Voor het overige deel van het plangebied is bij het opstellen van het voorontwerp gekeken naar de huidige situatie. Naar aanleiding van de opmerking van het Hoogheemraadschap is hier andermaal naar gekeken. De conclusie was, en is, dat het plangebied in de huidige situatie al een intensief gebruik kent en nagenoeg geheel verhard bedrijventerein is. In alle redelijkheid kan niet anders geconstateerd worden dan dat het verharde oppervlakte niet met meer dan 15% kán toenemen. Dit geldt zeker voor de bedrijfska-*

*vels. Daarbij hebben de openbare gebiedsdelen van het plangebied die niet verhard zijn een passende groen en/of waterbestemming gekregen.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.8.3** In het oosten van het plangebied in de bocht van de Touwbaan is zichtbaar dat oppervlaktewater gedempt wordt, dit dient voor 100% te worden gecompenseerd het liefst zo dicht mogelijk bij de demping.

*Beantwoording gemeente:*

*In overleg met het Hoogheemraadschap is een water(compensatie)plan opgesteld. Compensatie vindt plaats aan de zijde Beukenschans middels een natuurlijke oever en bij het nieuwe groene eilandje. Het Hoogheemraadschap heeft op 12 september 2007 de Keur vergunning verleend (onder nummer: 000632765 / V.43191).*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.8.4** Gevraagd wordt om op de plankaart een strook van 5 meter breed op te nemen ter plaatse van de ligging van de afvalwatertransportleiding.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.*

*Aanpassingen:*

*Dubbelbestemming "leiding - riool" opnemen op plankaart. In de voorschriften voor deze dubbelbestemming een aanlegvergunningstelsel op te nemen, alsmede een bouwverbod met een bevoegdheid om hiervoor vrijstelling te verlenen. Dit vermelden in de toelichting.*

- 2.8.5** Gevraagd wordt voor de waterkering een dubbelbestemming op te nemen op de plankaart. Breedte van de strook moet 12m zijn waarvan 4m aan de hoge zijde en 8m aan de lage zijde van de middenkruinlijn.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.*

*Aanpassingen:*

*Dubbelbestemming "waterstaat - waterkering" opnemen op plankaart. In de voorschriften voor deze dubbelbestemming een aanlegvergunningstelsel op te nemen, alsmede een bouwverbod met een bevoegdheid om hiervoor vrijstelling te verlenen. Dit vermelden in de toelichting.*

- 2.8.6** Bij hoofdstuk 5.3 worden bestemmingen beschreven echter geen bestemming van water en maatschappelijke doeleinden opgenomen.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.*



*Aanpassingen:*

*Paragraaf 5.3 van de toelichting aanvullen met beschrijvingen van de ontbrekende bestemmingen.*

- 2.8.7** Bij bestemming water worden bruggen, duikers en dammen onbeperkt toegestaan. Het beleid van hoogheemraadschap Rijnland staat niet toe dat er onbeperkt bruggen, duikers en dammen worden aangelegd.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan regelt dat in de bestemming water bruggen, duikers en dammen zijn toegestaan. Dergelijke constructies zijn bedoeld voor waterhuishoudkundige doeleinden en daardoor passend binnen de bestemming "Water". Vervolgens ziet de keur van het hoogheemraadschap er op toe onder welke voorwaarden dergelijke constructies mogen worden aangelegd. Bij ontwikkelingen zal hiermee rekening worden gehouden.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.8.8** Gewezen wordt op het feit dat voor aanpassing van de waterhuishouding een vergunning moet worden aangevraagd op grond van Rijnlands keur.

*Beantwoording gemeente:*

*Bij ontwikkelingen zal hiermee rekening worden gehouden.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

## 2.9 LEIDSE ONDERWIJS INSTELLINGEN B.V.

- 2.9.1** Aangegeven wordt dat het een juiste veronderstelling is dat de LOI op termijn vertrekt. Voorgesteld wordt om aan LOI-terrein een gemengde bestemming toe te kennen zodat op termijn woningbouw of een uitbreiding van de kantoren mogelijk is.

*Beantwoording gemeente:*

*Om de voorgestelde herontwikkelingsplannen in het bestemmingsplan te voorzien van een juridische regeling, zullen de plannen concreet moeten zijn. Dit wil zeggen dat het zeker moet zijn waaruit het uiteindelijke plan bestaat en of het uitgevoerd kan en gaat worden. Voor het aantonen van de haalbaarheid van de nu voorgestelde plannen zal onderzoek moeten worden uitgevoerd naar huidige beleid van diverse overheden, milieuaspecten als luchtkwaliteit, geluid, bodem, externe veiligheid en aspecten als water, archeologie, flora en fauna, verkeer en economische haalbaarheid. De voorgestelde plannen zijn nog niet concreet genoeg, waardoor bij het opstellen van het bestemmingsplan de overweging is gemaakt om de huidige situatie te bestemmen.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.9.2** Aangegeven wordt dat de waarde van het LOI-gebouw voor een belangrijk deel wordt gevormd door het vrije uitzicht. Aangegeven wordt dat een nieuwe woontoren van 14

verdiepingen op het naastliggende ROC-terrein een “drukkend” gevoel zal veroorzaken bij het LOI-terrein waar een pand staat van 6 verdiepingen.

Beantwoording gemeente:

*In de randvoorwaarden is omschreven dat het plan een hoekaccent mag hebben van 42 meter (14 verdiepingen) met een marge van plus of min 5 meter. Dit hoekaccent komt op de hoek van de Engelendaal-Rietschans en niet aan de zijde van de LOI. Voor het deel langs de Engelendaal evenwijdig aan de LOI is een maximale bebouwingshoogte van 21 meter toegestaan. Overigens is de bestemming van de ROC locatie nog conform de huidige situatie en zal ter zijner tijd een vrijstellingsprocedure worden gestart.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.9.3** Gevraagd wordt om een alternatieve parkeerplaats aan te wijzen voor de afgekoppelde opleggers, dan wel parkeervakken aan te leggen aan de overzijde van de Leidsdreef ter hoogte van het LOI-gebouw.

Beantwoording gemeente:

*Het College heeft besloten geen parkeervoorzieningen te creëren voor vrachtwagens (en / of afgekoppelde opleggers) in de openbare ruimte. Bedrijven moeten op eigen terrein voorzien in parkeerruimte.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

## 2.10 GEMEENTE LEIDEN

- 2.10.1** Het toestaan van solitaire kantoorgebouwen van maximale provinciale beleidsmaat van 750m<sup>2</sup> wordt nogal fors gevonden. Voorstel is om tot 500 m<sup>2</sup> te gaan waarmee de gemeente Leiden leegstand op aangewezen kantoorlocaties hoopt tegen te gaan.

Beantwoording gemeente:

*De nota Regels voor Ruimte geeft de mogelijkheid om op de Baanderij kleinschalig georiënteerde zelfstandige kantoren van maximaal 750m<sup>2</sup> toe te staan. Deze mogelijkheid is in het bestemmingsplan overgenomen.*

Aanpassingen:

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.10.2** Door nieuwe bedrijfswoningen niet toe te staan, wordt voorbij gegaan aan het feit dat bedrijfswoningen kunnen bijdragen aan de sociale veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Volgens de gemeente Leiden zouden bedrijfswoningen en woonwerkwoningen prima naast de school passen.

Beantwoording gemeente:

*In de discussie over het al dan niet toelaten van woonvormen op een bedrijventerrein staat voorop dat een bedrijventerrein primair bedoeld is voor het kunnen uitvoeren van bedrijvigheid. Nieuwe woonfuncties mogen die bedrijvigheid niet belemmeren. Sociale*

*veiligheid is een van de afwegingen die hierbij spelen, maar daarnaast moet rekening worden gehouden met de wetgeving ten aanzien van de milieuhinder (geluid, geur, stof, externe veiligheid) en het aantonen van de haalbaarheid. Door nieuwe hindergevoelige objecten op een bedrijventerrein te projecteren, zal bij het uitvoeren van de bedrijvigheid rekening moeten worden gehouden met de hindergevoelige objecten. Dit is een belemmering voor het geen waar een bedrijventerrein primair voor bedoeld, namelijk het kunnen uitvoeren van bedrijvigheid.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

## **2.11 ALGEMENE WONINGSTICHTING LEIDERDORP**

- 2.11.1** Gevraagd wordt om een gemengde bestemming wonen/bedrijven op te nemen voor de huidige groenstrook langs de Touwbaan of in ieder geval de milieuzonering alvast aan te passen. In het verleden is al eens gekeken of hier woningbouw mogelijk is, maar die optie was op dat moment economisch niet haalbaar.

*Beantwoording gemeente:*

*Om de voorgestelde herontwikkelingsplannen in het bestemmingsplan te voorzien van een juridische regeling, zullen de plannen concreet moeten zijn. Dit wil zeggen dat het zeker moet zijn waaruit het uiteindelijke plan bestaat en of het uitgevoerd kan en gaat worden. Voor het aantonen van de haalbaarheid van de nu voorgestelde plannen zal onderzoek moeten worden uitgevoerd naar huidige beleid van diverse overheden, milieuaspecten als luchtkwaliteit, geluid, bodem, externe veiligheid en aspecten als water, archeologie, flora en fauna, verkeer en economische haalbaarheid. De voorgestelde plannen zijn nog niet concreet genoeg, waardoor bij het opstellen van het bestemmingsplan de overweging is gemaakt om de huidige situatie te bestemmen.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

Nota beantwoording zienswijzen en afronding artikel 10  
Bro - overleg

## **Bestemmingsplan "de Baanderij"**



# INHOUD

<b>1</b>	<b>ZIENSWIJZEN</b>	<b>2</b>
<b>1.1</b>	MEVR. DRS. M.F.N. PIKART-VAN DEN BERG, NAMENS DHR. P.R.E. VERRA, KEIZERSHOF 8, 2353 SR LEIDERDORP, ZIENSWIJZE BINNENGEKOMEN D.D. 20 MEI 2008	2
<b>1.2</b>	BEWONERS VOGELWIJK E.O., NAMENS PM, ZIENSWIJZE BINNENGEKOMEN D.D. 20 MEI 2008	2
<b>1.3</b>	KAMER VAN KOOPHANDEL, NAMENS MEVROUW DRS. A.P. DEN BREEJEN, POSTBUS 2059, 2301 CB LEIDEN. ZIENSWIJZE BINNENGEKOMEN D.D. 21 MEI 2008.	6
<b>2</b>	<b>AFRONDING OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO</b>	<b>10</b>
<b>2.1</b>	HOOGHEEMRAADSCHAP VAN RIJNLAND	10

## 1 ZIENSWIJZEN

Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter visie gelegen van 10 april 2008 t/m 21 mei 2008. Op 29 juli 2008 heeft een hoorzitting plaatsgevonden, waar een ieder die een schriftelijke zienswijze ingediend had in de gelegenheid werd gesteld zijn zienswijze nader toe te lichten.

De volgende instanties, bedrijven en particulieren hebben een zienswijze ingediend.

### 1.1 MEVR. DRS. M.F.N. PIKART-VAN DEN BERG, NAMENS DHR. P.R.E. VERRA, KEIZERSHOF 8, 2353 SR LEIDERDORP, ZIENSWIJZE BINNENGEKOMEN D.D. 20 MEI 2008

Samenvatting

In 2004 heeft huurder vrijstelling gekregen voor de panden 32-34 voor bedrijfsfitness op de 1e verdiepingvloer. Huurder doet het verzoek om ook voor nummer 30 fitness toegeestaan.

*Beantwoording gemeente:*

*Op 13 april 2004 heeft het College van B&W inderdaad vrijstelling verleend voor een sportverzorgingscentrum op de eerste verdieping van het pand Draadbaan 32-34.*

*Indien aanvrager het sportverzorgingscentrum wil vergroten zal ze hiervoor een vrijstellingsprocedure moeten doorlopen met instemming van de REO.*

*Aanpassingen:*

*De reactie vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan. Wel zal de correcte aanduiding op de plankaart worden weergegeven.*

### 1.2 BEWONERS VOGELWIJK E.O., NAMENS PM, ZIENSWIJZE BINNENGEKOMEN D.D. 20 MEI 2008

Samenvatting

Een 45 tal bewoners hebben een brief opgesteld waarin aandacht wordt gevraagd voor de verkeersproblematiek rondom de van der Marckstraat. Gevraagd wordt om de verkeersveiligheid te verbeteren en de verkeerssituatie veiliger te maken voor fietser en overig verkeer. De oplossing volgens bewoners is het afsluiten van de van der Marckstraat tussen de Vronkenlaan en Lijnbaan. Daarnaast plaatsen bewoners nog enkele vragen met betrekking tot het milieuonderzoek. Onderstaand zijn de zienswijzen uiteengezet.

- 1.2.1 Bewoners betreuren het dat de milieuproblematiek nog nader moet worden uitgewerkt aangezien dit geen mogelijkheid geeft om erop te reageren.

*Beantwoording gemeente:*

*Het onderdeel Milieu is al bij het voorontwerp uitgewerkt. Als gevolg van de nieuwe wet Milieu zijn onderdelen opnieuw doorgerekend. Dit wordt bij de vaststelling meegenomen.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

*Overigens worden de milieuparagrafen van de toelichting op onderdelen dus inderdaad ambtshalve geactualiseerd voor wat betreft nieuwe wetgeving en inzichten.*

- 1.2.2** Bewoners betreuren het dat het ontwerp bestemmingsplan niet ingaat over de mogelijkheden en onmogelijkheden van de van der Marckstraat, dat zoveel soorten verkeer aantrekt.

*Beantwoording gemeente:*

*De Van der Mackstraat is een bestaande straat en heeft in het bestemmingsplan net als alle andere bestaande straten de bestemming "Verkeer" gekregen. In de voorschriften is in artikel 5 bepaald dat de voor Verkeer aangewezen gronden bestemd zijn voor wegen, straten, wandel- en fietspaden met een functie gericht op zowel verblijf als op de afwikkeling van het verkeer. In de toelichting is de keuze voor deze bestemmingsomschrijving als volgt uitgelegd in paragraaf 2.3.3: "De openbare gebieden van het plangebied zijn flexibel bestemd. Dit is gedaan om aan de praktijk van alle dag tegemoet te komen. De inrichting van de openbare ruimte wil namelijk nog wel eens veranderen." In aansluiting hierop geldt dat het aanpassen van de Van der Marckstraat door het treffen van verkeersmaatregelen (betreft een uitvoeringskwestie) met dit bestemmingsplan tot de mogelijkheden behoort.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.3** Bewoners melden dat er wel inmiddels sprake is van een rondrijmogelijkheid, namelijk via de nieuwe verbindingsweg Lijnbaan-Touwbaan.

*Beantwoording gemeente:*

*De zienswijze is juist. Met de realisatie van de by-pass is er een rondrijmogelijkheid. Dit is ook weergegeven in paragraaf 2.2.3 van de toelichting.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.4** De bewoners melden dat de verbindingsweg Lijnbaan-Touwbaan er niet voor zorgt dat het vrachtverkeer niet meer door de naastgelegen woonwijk hoeft.

*Beantwoording gemeente:*

*De vrachtwagensluis op de Lijnbaan zorgt ervoor dat het vrachtverkeer niet meer via de Vronkenlaan en de Lijnbaan, maar via de Rietschans, Touwbaan en Lijnbaan de Baanderij in- en uitrijdt. Dit wordt versterkt door de vrachtwagensluizen in de Van der Marckstraat. Door de nieuwe verbindingsweg tussen de Lijnbaan en de Touwbaan ontstaat er een soort intern circuit op de Baanderij, zodat vrachtverkeer een rondje Touwbaan - Van der Marckstraat - Lijnbaan - Vezelbaan (verbindingsweg) kan rijden. Als het gevolg van de sluisen en de nieuwe verbindingsweg zal er dus minder vrachtverkeer door de woonstraten rijden.*



*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.5** De verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers op het deel van der Marckstraat is niet veilig. Bewoners doen het verzoek om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

*Beantwoording gemeente:*

*Zie beantwoording onder zienswijze 1.2.2*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.6** Bewoners doen het verzoek de entree van de Baanderij langs de Lijnbaan en de van der Marckstraat te laten vervallen en de entree een centrale entree (de Rietschans) te laten lopen.

*Beantwoording gemeente:*

*Zie beantwoording onder zienswijze 1.2.2.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.7** Ondanks de overgang van de gewenste kleinschalige bedrijven naar de bestaande woonbuurten is de wens van bewoners om de van der Marckstraat (tussen de Vronkenlaan en Lijnbaan) en Lijnbaan nr. 13 voor werkverkeer en bezoekers van de Baanderij af te sluiten.

*Beantwoording gemeente:*

*Zie beantwoording onder zienswijze 1.2.2.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.8** De voorgestelde verbindingsweg tussen de Weversbaan en Draadbaan verbetert de interne verkeersstructuur niet zolang de sluiproutes zoals de van der Marckstraat open blijft. Het verzoek is om deze af te sluiten.

*Beantwoording gemeente:*

*De beoogde verbindingsweg tussen de Weversbaan en de Draadbaan is niet opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.9** Bewoners vragen waarom het verbod om parkeren van auto's en vrachtauto's langs de Touwbaan en Rietschans al niet is ingevoerd om de veiligheid van fietsers en voetgan-

gers te verbeteren en vragen of verkeersveiligheid voor de fietsers op de Van der Marckstraat ook aan bod komt.

Beantwoording gemeente:

*Zie beantwoording onder zienswijze 1.2.2.*

Aanpassingen:

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.10** Het realiseren van meer parkeergelegenheden wordt in het bestemmingsplan wel genoemd maar niet nader gemotiveerd.

Beantwoording gemeente:

*De bewoners refereren met deze zienswijze aan de gemeentelijke gebiedsvisie op de Baanderij. Hierin wordt op basis van een analyse van de bestaande situatie aangegeven hoe de bestaande situatie ruimtelijk gezien verbeterd zou kunnen worden. De gemeente is op dit moment evenwel geen initiatiefnemer voor het uitvoeren van eventuele toekomstige herinrichtingsplannen op de Baanderij.*

Aanpassingen:

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.11** Bewoners hopen dat ondernemers eraan mee werken om de verkeersveiligheid te verbeteren door in te stemmen met de afsluiting van de van der Marckstraat en Lijnbaan voor auto- en vrachtverkeer en het veilig maken van de verkeerssituatie voor fietsers en overig verkeer.

Beantwoording gemeente:

*Zie beantwoording onder zienswijze 1.2.2.*

Aanpassingen:

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.12** Gevraagd wordt welke maatregelen er worden getroffen om de overlast voor de omwonenden te beperken. Tevens wordt gevraagd of er onderzoek is gedaan naar de huidige geluidbelasting van de Van der Marckstraat op de bestaande woningen en als dat niet heeft plaatsgevonden, waarom niet.

Beantwoording gemeente:

*Er heeft geen geluidsonderzoek plaatsgevonden naar de bestaande woningen langs de bestaande Van der Marckstraat. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is rekening gehouden met de wettelijke bepalingen die hiervoor gelden. Dit is weergegeven in paragraaf 4.3.3. van de toelichting.*

Aanpassingen:

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.2.13** De gemeente richt zich voor wat betreft luchtkwaliteit op de Touwbaan, Rietschans en Zijldijk. De bewoners vinden dat ook onderzoek moet plaats vinden naar de fijnstof- en stikstofdioxideconcentraties in de overige straten.

*Beantwoording gemeente:*

*Onderzoek naar luchtkwaliteit geschiedt middels rekenmodellen waarin de eigenschappen van wegen als intensiteit, doorstroming, afstand van de gevoelige bestemmingen tot aan de weg en de verdeling van zwaar verkeer, middelzwaar verkeer en licht verkeer, bepalend zijn voor de uitkomsten. Bij de onderzoeksopzet wordt uitgegaan van de "worst-case" benadering: als op de meest nadelige weg voldoet aan de wettelijke normen, dan zal dat ook zo zijn op de wegen die minder belast zijn.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

**1.3 KAMER VAN KOOPHANDEL, NAMENS MEVROUW DR. A.P. DEN BREEJEN, POSTBUS 2059, 2301 CB LEIDEN. ZIENSWIJZE BINNENGEKOMEN D.D. 21 MEI 2008.**

- 1.3.1** De Kamer van Koophandel is sceptisch ten aanzien van een eventuele verbinding van de Weversbaan met de Draadbaan omdat de gronden in bezit zijn van verschillende eigenaren.

*Beantwoording gemeente:*

*De Kamer van Koophandel refereert met deze zienswijze aan de gemeentelijke gebiedsvisie voor de Baanderij. Hierin wordt op basis van een analyse van de bestaande situatie aangegeven hoe de bestaande situatie ruimtelijk gezien verbeterd zou kunnen worden. De gemeente is op dit moment evenwel geen initiatiefnemer voor het uitvoeren van eventuele toekomstige herinrichtingsplannen op de Baanderij.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.3.2** Een aantal vrachtwagens (met name op de Touwbaan) staan structureel fout geparkeerd belemmeren de verkeersdoorstroming. De Kamer van Koophandel doet het verzoek om hier handhavend op te treden.

*Beantwoording gemeente:*

*Optreden tegen fout parkeren is niet iets dat het bestemmingsplan geregeld.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.3.3** De ondernemers op de Baanderij wensen/eisen van de gemeente een goede doorstroming van het verkeer op en naar de Baanderij en willen aandacht voor de verkeersveilig-

heid en bereikbaarheid voor fietsers. Een goede afstemming met de bedrijven op de Baanderij is daarbij wenselijk.

Beantwoording gemeente:

*De gemeente deelt de mening dat afstemming hiervoor met en tussen de bedrijven wenselijk is.*

Aanpassingen:

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.3.4** Ondernemers vragen de gemeente alle ruimte te bieden voor de beoogde aanleg van de Ringweg Oost (milieutechnisch en infrastructureel). Daarbij wordt gesteld dat de ontwikkelingen op de Baanderij de aanleg niet in de weg mogen staan.

Beantwoording gemeente:

*Indien de Ringweg Oost zijn definitieve route heeft gekregen zal hiervoor een aparte procedure worden doorlopen.*

Aanpassingen:

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.3.5** De Kamer van Koophandel vindt het in principe onlogisch en onwenselijk woningbouw (zowel bedrijfswoningen als kleinschalige bedrijvigheid met woningen) op bedrijventerrein De Baanderij te plannen.

Beantwoording gemeente:

*Zoals in paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is te lezen, zijn alleen de bestaande bedrijfswoningen en woningen toegestaan. De nieuwbouw van woningen wordt met dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. In deze paragraaf is tevens weergegeven welke redenen daaraan ten grondslag liggen. Dit is ook als zodanig weergegeven in paragraaf 3.2.1 onder het kopje "consequenties voor het bestemmingsplan" aangegeven op welke wijze de stedenbouwkundige visie op het gebied is doorvertaald in het bestemmingsplan. De stedenbouwkundige visie waarin in het zuidwestelijke deel (zone 6) een overgangszone van kleinschalige bedrijvigheid met woningen wordt voorzien, is in het bestemmingsplan niet juridisch-planologisch geregeld omdat dit op dit moment een beperkende werking zal hebben op de bedrijfsvoering van de omliggende bedrijven.*

Aanpassingen:

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.3.6** De Kamer van Koophandel vindt het in principe onlogisch en onwenselijk woningbouw (zowel bedrijfswoningen als kleinschalige bedrijvigheid met woningen) op bedrijventerrein De Baanderij te plannen.

Beantwoording gemeente:

*Zoals in paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is te lezen, zijn alleen de bestaande bedrijfswoningen en woningen toegestaan. De nieuwbouw van woningen wordt met dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. In deze paragraaf*

*2.3.1 van de toelichting is tevens weergegeven welke redenen daaraan ten grondslag liggen. Dit is ook als zodanig weergegeven in paragraaf 3.2.1 onder het kopje "consequenties voor het bestemmingsplan" waarin is aangegeven op welke wijze de stedenbouwkundige visie op het gebied is doorvertaald in het bestemmingsplan. De stedenbouwkundige visie waarin in het zuidwestelijke deel (zone 6) een overgangszone van kleinschalige bedrijvigheid met woningen wordt voorzien, is in het bestemmingsplan niet juridisch-planologisch geregeld in dit bestemmingsplan omdat deze ontwikkeling op dit moment een beperkende werking zal hebben op de bedrijfsvoering van de omliggende werking en nu niet haalbaar wordt geacht.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.3.7** De Kamer van Koophandel is het niet eens met het gebruik van zonerings als middel om bedrijven te beperken in hun activiteiten.

*Beantwoording gemeente:*

*Het bestemmingsplan betreft een bestaand stedelijk gebied waarin momenteel zowel hinderveroorzakende functies als hindergevoelige functies aanwezig zijn. Met het oog op de hinderoptiek bestaan er in Nederland een aantal beheersinstrumenten, waaronder milieuvergunningen en Amvb's (Wet milieubeheer) en het bestemmingsplan (Wet ruimtelijke ordening). De Wet milieubeheer ziet toe op de daadwerkelijke activiteiten van de bedrijven en in het bestemmingsplan wordt een planologisch-juridische regeling opgenomen voor verschillende categorieën bedrijvigheid die worden toegestaan. Bij het opstellen van de zonerings op de plankaart van dit bestemmingsplan is gekeken naar de huidige activiteiten van de bedrijven. In paragraaf 2.3.1 van de toelichting is onder de kopjes "Zonerings" en "Generiek versus specifiek" aangegeven wat de werking is van de zonerings en hoe de bestaande bedrijven zijn bestemd als ze op grond van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonerings" in een hogere categorie vallen dan de zonerings waarin ze liggen. De betreffende bedrijven zijn met een aanduiding aangegeven op de plankaart.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.3.8** De Kamer van Koophandel is van mening dat er geen beperkingen moeten worden gesteld aan het type schip dat gebruik mag maken van de loswal.

*Beantwoording gemeente:*

*Verwezen wordt naar de overlegreactie 2.1.9 van de Nota inspraak en overleg. Daarin is het volgende verwoord:*

*De huidige loswal voldoet qua inrichting niet aan de eisen zoals deze zijn verwoord in de nota Provinciale Vaarwegen en Scheepsvaart. Als actiepunten voor traject nr. 5 (de Zijl) voor de loswal wordt in de nota genoemd: de loswal in Leiderdorp geschikt maken voor auto-afzetplaats. De gemeente heeft laten weten hier mee te kunnen instemmen en heeft de mogelijkheid van afzetten van auto's voor schippers in het bestemmingsplan opgenomen.*

*In het vigerende bestemmingsplan is de loswal aan de Zijldijk niet gereguleerd, deze omissie willen wij met dit nieuwe bestemmingsplan rechtzetten. De wens van het ge-*

*meentebestuur is dat de loswal in overeenstemming met het huidige gebruik wordt bestemd voor:*

1. *Het aan en van boord zetten van auto's van schippers vanaf binnenvaartschepen*
2. *Het toestaan van het afmeren van passagiersschepen van maatschappelijke Instellingen zoals het Rode Kruis en de Zonnebloem, ten behoeve van het aan- en van boord brengen van passagiers en/of enkele overnachtingen ter plaatse.*
3. *Incidenteel (maximaal 12 dagen per jaar) is de loswal te gebruiken voor exceptioneel transport en/of projecten van groot maatschappelijk en economisch belang.*

*Het maximeren van het aantal dagen voor het gebruik ten behoeve van exceptioneel transport is gebaseerd het zogenaamde 12 dagen-criterium die in het kader van de Wet milieubeheer regelmatig wordt toegepast om activiteiten die niet behoren tot de representatieve bedrijfssituatie incidenteel mogelijk te maken.*

*Hoewel de betrokken loswal beduidend kleiner is (6 meter, in plaats van minimaal 15 meter) om het gebruik te combineren met een acceptabele wijze van aan- en afvoer door middelzwaar en zwaar verkeer (De locatie is hiervoor door haar beperkte omvang en ligging eigenlijk ongeschikt voor en het getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening om dit op een intensieve(re) wijze toe te staan) beseft het gemeentebestuur dat incidenteel sprake kan zijn van belangen om via deze loswal exceptioneel transport mogelijk te maken. Gezien de ervaringen met incidenteel transport op deze locatie geeft het maximeren tot 12 dagen per jaar voldoende ruimte.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 1.3.9** De Kamer van Koophandel stelt dat op bladzijde 14 van de toelichting wordt aangegeven dat de gemeente er over denkt om de bedrijven Mostert en Kluivers te verplaatsen.

*Beantwoording gemeente:*

*Op bladzijde 14 staat inderdaad dat gedacht wordt aan verplaatsing van deze bedrijven. Deze zinsnede is opgesteld naar aanleiding van de inspraakreactie 2.3.13 van de Nota inspraak en overleg, waarin de Leiderdorpse Ondernemers Vereniging aangaf dat verplaatsing nog niet definitief is. Daaruit heeft de gemeente opgemaakt dat er bij deze bedrijven weliswaar plannen zijn voor verplaatsing, maar dat deze dus nog niet definitief zijn.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

## 2 AFRONDING OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO

Het voorontwerpbestemmingsplan de Baanderij is voor overleg ex artikel 10 Bro verzonden aan het hoogheemraadschap. In de Nota inspraak en overleg heeft de gemeente aangegeven hoe de opmerkingen van het hoogheemraadschap planologisch-juridisch zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Bij brief d.d. 24 juni 2008 heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland een reactie gegeven op zowel de Nota Inspraak en Overleg, als het ontwerpbestemmingsplan:

### 2.1 HOOGHEEMRAADSCHAP VAN RIJNLAND

- 2.1.1** Het hoogheemraadschap geeft te kennen dat in de toelichting bij het bestemmingsplan het beleid van het hoogheemraadschap (de "15%-regel" geldt bij toename van verharding) moet worden opgenomen.

*Beantwoording gemeente:*

*Naar aanleiding van de eerdere overlegreactie van het hoogheemraadschap (zie Nota inspraak en overleg, overlegreactie 2.8.2) heeft de gemeente het voorontwerpbestemmingsplan nader beschouwd. In de Nota van inspraak is dit ook als zodanig weergegeven onder overlegreactie 2.8.2. De overlegreactie was aanleiding om het voorontwerpbestemmingsplan aan te vullen. Dit heeft er destijds toe geleid dat in paragraaf 4.4.2 van de toelichting (bladzijde 32) van het ontwerpbestemmingsplan het beleid van het hoogheemraadschap is opgenomen. De "15%-regel" staat daarin verwoord.*

*Aanpassingen:*

*De zienswijze vormt geen aanleiding voor het aanpassen van het bestemmingsplan.*

- 2.1.2** Opgemerkt wordt dat op pagina 32 verwezen wordt naar de nota "Waterneutraal bouwen" van Rijnland. Deze nota is sinds 2006 opgegaan in de "Keur en Beleidsregels 2006". Het beleid over waterneutraal bouwen is beschreven in de "Nota Dempingen en verhard oppervlak" (juni 2006).

*Beantwoording gemeente:*

*De opmerking van het hoogheemraadschap zal worden verwerkt in het bestemmingsplan.*

*Aanpassingen:*

*De tekst van de verwijzende voetnoot op bladzijde 32 van de toelichting moet worden gewijzigd in "Keur en Beleidsregels 2006" en de "Nota Dempingen en verhard oppervlak".*

- 2.1.3** Opgemerkt wordt dat voor het afkoppelen van verharding de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken geldt" van de Werkgroep Riolering West-Nederland als beleidsuitgangspunt. Voor deze beslisboom is de kwaliteit van afstromend regenwater van verschillende oppervlakken onderzocht en op basis van deze metingen zijn de verharde oppervlakken opgedeeld in de drie categorieën:

- Licht verontreinigd: het regenwater van daken en gevels mag direct afgekoppeld worden, mits er geen zinken dakgoten aanwezig zijn en er geen excessieve toepas-

sing van lood en koper plaats vindt. Indien er wel (veel) gebruik is gemaakt van deze materialen, dienen deze materialen vervangen of behandeld (gecoat) te worden. Als dat niet gebeurt, mag er niet afgekoppeld worden. Voor licht verontreinigde oppervlakken, zoals vrijliggende langzaamverkeerspaden, woonerven en winkelstraten) is afkoppelen toegestaan.

- Matig verontreinigd: voor deze oppervlakken (onder andere wijkontsluitingswegen en doorgaande wegen, parkeerterreinen, woonerven en winkelstraat) is afkoppelen toegestaan. Maar hierbij is het aanleggen van aanvullende zuiveringstechnieken (zand- en slibafvang, bodempassage) echter wel verplicht. Bij parkeerterreinen met een hoge wisselfrequentie en parkeerterreinen voor vrachtwagens is verder het aanbrengen van olieafscheider verplicht.
- (Zwaar) verontreinigde oppervlakken: dit zijn bedrijfsterreinen, busstations, marktplaatsen en trambanen, mogen niet worden afgekoppeld. Deze oppervlakken dienen op een verbeterd gescheiden stelsel of gelijkwaardige voorziening aangesloten te worden.

Als conform de Beslisboom wordt afgekoppeld, kan voor de lozing worden volstaan met een melding, er is dan geen vergunning nodig. Bij het afkoppelen dient voldoende ruim oppervlaktewater aanwezig te zijn om het af te koppelen hemelwater te kunnen verwerken. Als alternatief voor het afvoeren van het hemelwater naar oppervlaktewater kan gekeken worden of infiltratie of hergebruik van hemelwater mogelijk is. Rijnland wenst betrokken te worden bij het opstellen van het rioleringsplan.

Bij het afkoppelen van schoon hemelwater van dakoppervlakken en bij (nieuw)bouwactiviteiten attendeert het hoogheemraadschap op de uitgangspunten in de Nationale Pakketten Duurzame Stedenbouw en Duurzaam Bouwen. Volgens deze uitgangspunten dient de toepassing van uitloogbare bouwmaterialen, zoals koper, zink en lood, voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer, drinkwaterleidingen of straatmeubilair te worden voorkomen, zodat minder verontreinigende stoffen in het watersysteem terechtkomen. Indien gebruik gemaakt wordt van uitloogbare materialen is het niet toegestaan de oppervlakken waarop deze materialen zijn gebruikt af te koppelen van het rioleringsstelsel.

*Beantwoording gemeente:*

*De opmerkingen van het hoogheemraadschap zullen worden verwerkt in het bestemmingsplan.*

*Aanpassingen:*

*Bovenstaande tekst opnemen in de toelichting van het bestemmingsplan.*

- 2.1.4** Binnen de bestemming Water zijn bruggen, dammen en duikers toegestaan. Het hoogheemraadschap is bang dat daardoor onbepaald bruggen, dammen en duikers worden gerealiseerd, terwijl de keur van het hoogheemraadschap dit niet onbepaald toelaat. Het hoogheemraadschap wil daarom dat de voorschriften van het bestemmingsplan dusdanig worden aangepast dat bruggen, dammen en duikers niet onbepaald zijn toegestaan.

*Beantwoording gemeente:*

*Voor de aanleg van bruggen, dammen en of duikers vindt altijd overleg plaats met de belanghebbende partijen. Dit is in het voorschrift geregeld.*

*Aanpassingen:*



*De reactie is geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.*

- 2.1.5** Het hoogheemraadschap wijst er op dat voor aanpassing van de waterhuishouding een vergunning moet worden aangevraagd op grond van Rijnlands Keur en Beleidsregels 2006 en in sommige gevallen op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Dempingen moeten mogelijk ook in het kader van het Besluit Bodemkwaliteit worden gemeld.

*Beantwoording gemeente:*

*Deze opmerkingen worden voor kennisgeving aangenomen.*

*Aanpassingen*

*De reactie is geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.*