

Bestemmingsplan (ontwerp, toelichting), 13 augustus 2020

Reconstructie Simon Smitweg

Gemeente Leiderdorp



INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel van het plan	3
1.2	Opbouw van het bestemmingsplan	8
1.3	Plangebied	9
1.4	Geldende bestemmingsplannen	10
2	Planbeschrijving	16
2.1	Ontstaansgeschiedenis Leiderdorp en (omgeving) plangebied	16
2.2	Ruimtelijke en functionele hoofdstructuur plangebied en omgeving	19
2.3	Ontwikkeling	21
3	Beleidskader	26
3.1	Algemeen	26
3.2	Rijksbeleid	26
3.3	Provinciaal beleid	29
3.4	Regionaal beleid	36
3.5	Gemeentelijk beleid	36
3.6	Conclusie beleidskader	50
4	Milieu en omgevingsfactoren	51
4.1	Algemeen	51
4.2	Milieu-aspecten	51
4.3	Omgevingsfactoren	63
5	Economische uitvoerbaarheid	73
6	Procedure	74
6.1	Vooroverleg	74
6.2	Zienswijzen	74
6.3	Beroep	74
7	Juridische regeling	75
7.1	Algemeen	75
7.2	Planvorm en opbouw planregels	75
7.3	Artikelsgewijze toelichting	76

Bijlagen bij toelichting

- Bijlage 1. Memo totstandkoming verkeerscirculatie, gemeente Leiderdorp, 5 juli 2019
- Bijlage 2. Aanvullend onderzoek verkeersstructuur Leiderdorp, Movares, 18 januari 2019
- Bijlage 3. Kruispuntberekeningen omgeving Amaliaplein, Mobycon, 15 februari 2019
- Bijlage 4. Akoestisch onderzoek reconstructie Simon Smitweg, dGmr, 13 augustus 2020
- Bijlage 5. Reconstructie Simon Smitweg – onderzoek luchtkwaliteit, dGmr, 24 juli 2020
- Bijlage 6. Kruispuntverkenning, gemeente Leiderdorp, 4 april 2019
- Bijlage 7. VISSIM-studie Leiderdorp Amaliaplein, Movares, 20 juni 2019
- Bijlage 8. Functioneel verkeersontwerp Herinrichting Simon Smitweg, Movares, 3 juni 2020
- Bijlage 9. Ruimtelijke motivering Transformatie kantorencomplex naar woningen Hoogmadeseweg 72 te Leiderdorp, ROMstad, 28 mei 2019
- Bijlage 10. Groentoets Simon Smitweg – Willem Alexanderlaan, gemeente Leiderdorp, juni 2020
- Bijlage 11. Quick scan ecologie Simon Smitweg Leiderdorp, Els&Linde, 10 maart 2020
- Bijlage 12. Stikstofberekening Herinrichting Simon Smitweg, VdZRuimtelijkAdvies, 8 april 2020
- Bijlage 13. Kruispuntanalyse Persant Snoepweg – Engelendaal, DTV, 16 december 2019
- Bijlage 14. Aanvulling kruispuntanalyse P.Snoepweg-Simon Smitweg, DTV Consultants, 2 juni 2020
- Bijlage 15. Verharding Herinrichting Simon Smitweg, gemeente Leiderdorp, 24 juni 2020
- Bijlage 16. Nota vooroverleg bestemmingsplan Reconstructie Simon Smitweg, gemeente Leiderdorp, 10 augustus 2020

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

Op 15 oktober 2018 heeft de gemeenteraad van Leiderdorp het bestemmingsplan Amaliaplein en detailhandel Oude Dorp vastgesteld. Dat inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan voorziet in de bouw van een supermarkt en 21 woningen. In het kader van die bestemmingsplanherziening is geconstateerd dat de infrastructuur in en rondom het Amaliaplein niet optimaal functioneert. Dit staat op zich los van de komst van een supermarkt en woningen, maar deze ontwikkeling verslechtert de situatie wel, omdat ze extra verkeer genereert.

Daarom zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om te komen tot een evenwichtiger herverdeling van het verkeer in de wegenstructuur rond het Amaliaplein. Hiermee wordt de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeterd. Hiertoe is een nieuwe verkeerscirculatie in de wegenstructuur noodzakelijk, waarbij doelgerichte verkeersmaatregelen worden getroffen.

Dit heeft geresulteerd in een aantal varianten, waarvan één variant als voorkeursvariant naar voren komt.

Op 16 juli 2019 heeft het college van Leiderdorp een besluit¹ genomen over de verkeerssituatie en ingestemd met de verkeerscirculatie waarbij tweerichtingsverkeer wordt behouden op de Ericalaan en:

- waarbij de doorgaande route intact blijft en de kruispuntprincipes gelijk blijven en;
- waarbij de wegategorisering wordt aangepast naar een zogenaamde Wijkweg en wordt overgenomen in het nieuwe Mobiliteitsplan.

Ook is ingestemd met de verkeerscirculatie waarbij tweerichtingsverkeer wordt ingesteld op de Simon Smitweg ter hoogte van het gemeentehuis en:

- waarbij de Simon Smitweg tussen de Hoogmadeseweg naar het kruispunt met Engelendaal en Persant Snoepweg kan worden ingericht met maximaal 3 opstelstroken en;
- waarbij het kruispunt Willem-Alexanderlaan – Simon Smitweg wordt geregeld met verkeerslichten waarbij een linksafopstelstrook komt op de Willem-Alexanderlaan richting de Simon Smitweg en een rechtsafopstelstrook komt op de Simon Smitweg richting de Willem-Alexanderlaan ;
- waarbij de Simon Smitweg als gebiedsontsluitingsweg in stand wordt gehouden.

Er zijn diverse fysieke ingrepen nodig, die voor zover die plaatsvinden op en rond de Simon Smitweg, niet geheel passen binnen het geldende bestemmingsplan. Hierbij speelt eveneens dat ten gevolge van de herinrichting sprake is van 'reconstructie' in het kader van de Wet geluidhinder (zie paragraaf geluid).

Een recent via een omgevingsvergunning voor strijdig gebruik met het bestemmingsplan vergunde ontwikkeling wordt in dit bestemmingsplan tevens meegenomen en

¹ Met het besluit van 16 juli 2019 is het besluit over de voorkeursvariant van 23 januari 2018 herzien (zie paragraaf voorgeschiedenis)

bestemd. Daarmee wordt de onherroepelijke vergunning voorzien van de juiste bestemming met bijbehorende bouw- en gebruiksregels. Het gaat hier om de transformatie van een voormalig politiekantoor aan de Hoogmadeseweg 72 (niet geluidgevoelige functie) naar 44 woningen (geluidgevoelige functie). Vanwege de verschuiving van het wegprofiel van de Simon Smitweg over een Maatschappelijke bestemming worden deze gronden tevens meegenomen.

Om deze ontwikkelingen planologisch-juridisch te faciliteren wordt het bestemmingsplan herzien. Dit document vormt de toelichting bij dat bestemmingsplan.

1.1.1 Voorgeschiedenis

Aan het voornoemde collegebesluit van 16 juli 2019 over de voorkeursvariant gaan diverse onderzoeken vooraf. Deze- en het proces hieromheen- zijn beschreven in bijlage 1².

Het onderzoek naar de verkeerscirculatie is uitgevoerd door Verkeerskundig Adviesbureau Movares en heeft in eerste instantie geresulteerd in de volgende twee varianten, waarbij E1S1 aanvankelijk als voorkeursoplossing is benoemd (dit advies is door het College overgenomen op 23 januari 2018):

- **E0S1**, afsluiting Ericalaan ter hoogte van de Willem-Alexanderlaan en op de Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis) blijft éénrichtingsverkeer behouden;
- **E1S1**, éénrichtingsverkeer op de Ericalaan (naar de Willem-Alexanderlaan) en het éénrichtingsverkeer omdraaien op de Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis) (naar de Persant Snoepweg).

Voor de variant E1S1 zou geen bestemmingsplanwijziging nodig zijn (uitsluitend een verkeerbesluit). Daarom is de Simon Smitweg in het kader van de bestemmingsplanherziening voor de ontwikkelingen aan het Amaliaplein niet meegenomen in het plangebied van het bestemmingsplan Amaliaplein en detailhandel Oude Dorp.

Nieuw college – aanvullend onderzoek

Het nieuwe college dat in mei 2018 is geïnstalleerd heeft opdracht gegeven om nader onderzoek uit te voeren naar de verkeerscirculatievarianten:

- **E2S2**, Ericalaan tweerichtingsverkeer en tweerichtingsverkeer Simon Smitweg;
- **E1S2**, Ericalaan éénrichtingsverkeer (naar de Willem-Alexanderlaan) en tweerichtingsverkeer Simon Smitweg.

Uit het aanvullende onderzoek, uitgevoerd door Movares (toegevoegd als bijlage³), komt het advies dat van de onderzochte varianten verkeerskundig gezien variant E1S2 de beste variant is. Dit is verkeerskundig de beste variant, omdat de intensiteiten passen bij de wegfunctie, het verkeer goed kan worden afgewikkeld en alleen op de Simon Smitweg leidt tot een toename van verkeer.

² Bijlage 1. Memo totstandkoming verkeerscirculatie, gemeente Leiderdorp, 5 juli 2019

³ Bijlage 2. Aanvullend onderzoek verkeersstructuur Leiderdorp, Movares, 18 januari 2019

Consultatie raad leidt tot tussenstap

Deze resultaten zijn samen met de kruispuntberekeningen⁴ en onderzoeken naar lucht en geluid (⁵) aangeboden aan de raad en toegelicht tijdens de Raadsinformatieavond van 4 februari 2019. Tijdens het Politiek Forum van 18 februari 2019 heeft de raad hier over gediscussieerd waarbij vooral gesproken is over mogelijke kruispuntvormen. Naar aanleiding van dit debat is een tussenstap genomen waarbij een verkenning is gedaan naar de haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid van verschillende kruispuntvormen, zie bijlage 6⁶. Dit resulteerde in de volgende selectie:

Kruising Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel, een voorrangskruising is als enige haalbaar, de Ericalaan kan zowel één- als tweerichtingsverkeer zijn, zie figuur 1.



Fig 1. Voorrangskruising, Ericalaan éénrichtingsverkeer (links) of tweerichtingsverkeer (rechts)

Kruising Simon Smitweg – Willem-Alexanderlaan, de kruispuntvormen LARGAS⁷ en verkeerslichtenregeling zijn ruimtelijk inpasbaar. LARGAS heeft de voorkeur aangezien een verkeerslichtenregeling in aanleg en onderhoud kostbaarder is, zie fig 2.

⁴ Bijlage 3. Kruispuntberekeningen omgeving Amaliaplein, Mobycon, 15 februari 2019

⁵ Quick scan geluid voor verkeersaanpassingen Amaliaplein, DGMR, 17 januari 2019 en Quick scan luchtkwaliteit verkeersaanpassingen Amaliaplein, DGMR, 9 januari 2019

⁶ Bijlage 6. Kruispuntverkenning, gemeente Leiderdorp, 12 april 2019

⁷ LARGAS: 'Langzaam rijden gaat sneller', om wegen dusdanig in te richten dat bestuurders weliswaar niet hard rijden, maar zich toch sneller verplaatsen. Dit zou bereikt moeten worden door een zo gelijkmatig mogelijke doorstroming te bewerkstelligen, waarin enerzijds zo min mogelijk hoeft te worden gestopt (bijvoorbeeld voor een verkeerslicht) maar anderzijds geen hoge snelheden bereikt kunnen worden (bijvoorbeeld door smallere rijbanen). Het LARGAS-principe is vooral bedoeld voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Het concept gaat uit van smalle, gescheiden rijstroken waarop bestuurders elkaar niet kunnen passeren, waarbij langzaam doch met voorrang kan worden doorgereden. De lagere snelheid en het niet kunnen inhalen zorgt daarmee voor een grotere veiligheid. Tevens zorgen de ontwerpelementen er voor dat er kolonnevorming optreedt, waardoor overstekend verkeer gebruik kan maken van de hiaten tussen de kolonnes om veilig te kunnen oversteken. De gescheiden rijrichtingen maakt het mogelijk dat kruisend verkeer en afslaand verkeer vanuit de zijrichting in twee fasen de weg over kan steken, waardoor verkeerslichten meestal niet toegepast hoeven te worden. Linksafslaand verkeer vanuit de hoofdrichting kan zich in de ruimte tussen beide rijrichtingen opstellen totdat een hiaat in de tegemoetkomende richting optreedt.



Fig 2. LARGAS kruispunt (links) of verkeerslichten geregeld kruispunt (rechts)

Met een verkeerssimulatie is de verkeersafwikkeling van de geselecteerde kruispuntvormen inzichtelijk gemaakt dit is gedaan voor verkeerscirculaties E1S2 (het verkeerskundige advies) en E2S2 (het alternatief dat tijdens de bespreking in het Politiek Forum veel is genoemd). Deze simulatie is een verdiepende studie op de eerder uitgevoerde kruispuntberekeningen van Mobycon.

De belangrijkste conclusie van de simulatiestudie is dat de verkeerslichten van de kruising Persant Snoepweg – Engelendaal – Simon Smitweg aanpassingen behoeft om het verkeer af te wikkelen. Deze kruising krijgt namelijk meer verkeer te verwerken, omdat de Simon Smitweg in tweerijrichtingen wordt opengesteld. Om de verkeersafwikkeling te borgen is de regeling geoptimaliseerd en zijn fysieke aanpassingen aan de Simon Smitweg bestudeerd. Om de verkeerslichten te ontlasten is het nodig het tweerichtingsverkeer op de Ericalaan te behouden. Desondanks zijn ook dan 3 opstelstroken nodig op de Simon Smitweg die tot maximaal aan de Hoogmade-seweg reiken. Met de constatering dat behoud van tweerijrichtingen op de Ericalaan nodig is heeft Movares de eerdere verkeerskundige aanbeveling voor E1S2 naar E2S2 herzien. Bovendien werd geconcludeerd dat de LARGAS onvoldoende capaciteit heeft en tevens vast loopt, waardoor de kruispunt-oplossing nader dient te worden uitgewerkt. Het rapport van de verkeerssimulatie is opgenomen als bijlage 7⁸.



Fig. 3 Schets met drie opstelstroken op de Simon Smitweg

⁸ Bijlage 7. VISSIM-studie Leiderdorp Amaliaplein, Movares, 20 juni 2019

Advies: E2S2 en aanbevelingen

De tussenstap heeft geresulteerd in het advies E2S2, met de volgende twee aanbevelingen:

Ericalaan aanwijzen als Wijkontsluitingsweg en ook zodanig inrichten

Bij de verkeerscirculatie E2S2 blijft de (bestaande) route Mauritssingel – Ericalaan – Acacialaan – Leiderdorpsebrug/Van der Valk Boumanweg instant. Uit eerder onderzoek bleek dat 80% van het verkeer op de Ericalaan doorgaand verkeer is. Bij de keuze voor variant E2S2 wordt daarom aanbevolen om de weg een andere functie te geven in het netwerk, namelijk als wijkontsluitingsweg, en deze ook als zodanig in te richten.

In de praktijk blijken er namelijk wegen te zijn die zowel de functie verblijven (erftoegangsweg) als aansluiten (gebiedsontsluitingsweg) vervullen, de zogenaamde 'wijkwegen'. Deze wijkwegen wikkelen te veel verkeer af voor een erftoegangsweg, maar vervullen niet de verbindende functie op de wijze zoals gebiedsontsluitingswegen dat doen.

In de Mobiliteitsvisie Bereikbaar en op weg, vastgesteld door de gemeenteraad op 27 januari 2020, is de wegcategorie 'wijkwegen' toegevoegd aan de al bestaande drie wegcategorieën die vanuit het landelijk programma Duurzaam Veilig worden gehanteerd (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen).

Vervolg onderzoek naar optimaliseren kruising Persant Snoepweg – Engelen- daal – Simon Smitweg

Bij de verkeerssimulatiestudie hebben optimalisaties aan de verkeerslichten van de kruising Persant Snoepweg – Engendaal – Simon Smitweg zich beperkt tot aanpassingen aan de regeling en fysieke aanpassingen aan de Simon Smitweg. Movares adviseerde dan ook om nader onderzoek te doen naar fundamenteelere aanpassingen van de verkeerslichtenregeling met als doel om de ruimtelijke impact op de Simon Smitweg te reduceren en de verkeersafwikkeling verder te verbeteren.

De gemeente heeft in lijn met het advies van Movares aan DTV Consultants gevraagd om te onderzoeken welke winst nog behaald kan worden met regeltechnische optimalisaties en welke (minder ingrijpende) mogelijkheden er zijn om de capaciteit te vergroten. In de rapportage van 16 december 2019⁹ heeft DTV geadviseerd om voor de rijstrookconfiguratie op de Simon Smitweg aan te houden: 1 rechtsaf; 1 rechtdoor en 1 gecombineerd rechtdoor+linksaf. Waarbij DTV Consultants tevens heeft geadviseerd om de rechtsaffer circa 30 m lang te laten zijn en het gecombineerde opstelvak voor linksaf+rechtdoor circa 40 m. Deze input is gebruikt bij het opstellen van het functioneel verkeersontwerp. Vanwege de beperkte ruimte is het tijdens het ontwerpproces echter lastig gebleken om de gecombineerde opstelstrook voor linksaf+rechtdoor 40 meter te laten zijn. Om die reden zijn de benodigde lengtes van de opstelstroken opnieuw tegen het licht gehouden om het ontwerp passend te maken, waarbij tevens het kruispunt goed functioneert. Daarbij is de oplossing gevonden door de opstelstrook voor rechtsaf te verlengen tot circa 40 m en de gecombineerde opstelstrook linksaf+rechtdoor te verkorten tot circa 30 m.

⁹ Bijlage 13. Kruispuntanalyse Persant Snoepweg – Engendaal, DTV, 16 december 2019

In de aanvullende kruispuntanalyse, opgesteld door DTV¹⁰ is onderbouwd dat deze configuratie voldoet voor de verkeersafwikkeling. Zie verder paragraaf 2.3 (De Ontwikkeling).

Functioneel verkeersontwerp Simon Smitweg

Zoals aangegeven, heeft het college op 16 juli 2019 een nieuw besluit genomen over de verkeerscirculatie en daarmee positief besloten over de variant E2S2.

Deze verkeerscirculatie is nader uitgewerkt in functionele verkeersontwerpen¹¹ voor de herinrichting van de Ericalaan en de Simon Smitweg en de bijbehorende kruisingen.

Op 14 april 2020 heeft het College besloten om voor de nieuwe verkeerscirculatie de herinrichting van de Ericalaan en die van de Simon Smitweg in twee afzonderlijke besluit- en uitvoeringsprojecten op te delen. Er is ingestemd met de Klant Eis Specificatie voor de Ericalaan en de Simon Smitweg. Met dat besluit zijn de uitgangspunten voor de functionele verkeersontwerpen vastgesteld. Voor de Ericalaan is het functioneel verkeersontwerp reeds vastgesteld en dit is geformaliseerd middels het verkeersbesluit voor de herinrichting van de Ericalaan. Dit bestemmingsplan formaliseert, in samenhang met de andere noodzakelijke besluiten (waaronder verkeerbesluiten), de herinrichting van de Simon Smitweg en bijbehorende kruisingen conform het functioneel verkeersontwerp (bijlage 8¹²).

1.1.2 Samenhang met het verkeersbesluit

Naast voorliggend bestemmingsplan is voor de herinrichting van de Simon Smitweg, om de noodzakelijke verkeersmaatregelen door te kunnen voeren, een verkeersbesluit nodig op grond van de Wegenverkeerswet 1994. Het functioneel verkeersontwerp voor de herinrichting van de Simon Smitweg biedt hiertoe te basis. De gemeenteraad van Leiderdorp heeft op 2 maart 2020 heeft de gemeenteraad besloten om de coördinatie-regeling, zoals bedoeld in artikel 3.30 lid 1 onder a en b van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), toe te passen voor het project Herinrichting Simon Smitweg. Daarbij dient te worden opgemerkt dat onderdelen van de herinrichting waarvoor een verkeersbesluit nodig is geheel of gedeeltelijk buiten het plangebied van het bestemmingsplan kunnen liggen, aangezien op die delen geen strijdigheid met het bestemmingsplan bestaat (bijvoorbeeld daar waar fietspaden worden verlegd)

1.2 Opbouw van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de bestaande situatie en de ontwikkeling. Hierbij wordt tevens aangetoond dat het plan geheel ruimtelijk inpasbaar is. De toets aan het

¹⁰ Bijlage 14. Aanvulling kruispuntanalyse P.Snoepweg-Simon Smitweg, DTV Consul-tants, 2 juni 2020

¹¹ Onder een 'functioneel verkeersontwerp' wordt in dit bestemmingsplan een verkeersontwerp verstaan voor de herinrichting van de weg, om de haalbaarheid van de verkeersmaatregelen, de ruimtelijke inpasbaarheid en juridisch-planologische haalbaarheid aan te kunnen tonen. Het functioneel ontwerp wordt nog uitgewerkt in doorsneden en een 'definitief ontwerp' voor de technische haalbaarheid in het kader van de uitvoering.

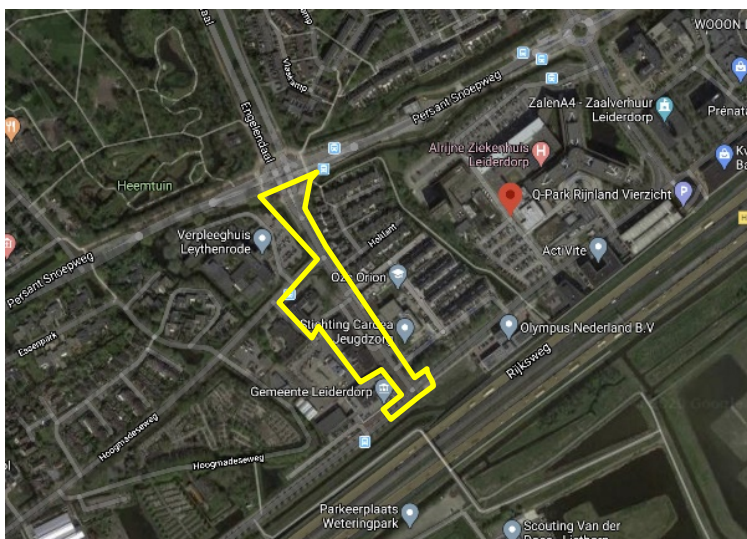
¹² Bijlage 8. Functioneel verkeersontwerp, Movares, 3 juni 2020

ruimtelijke relevant beleid van de diverse overheden volgt in hoofdstuk 3 en de toets aan milieu- en omgevingsaspecten staat in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 behandelt de economische uitvoerbaarheid. Het zesde hoofdstuk gaat in op de te volgen procedure en in het laatste hoofdstuk wordt de juridische regeling uiteengezet.

Zoals aangegeven, wordt in dit bestemmingsplan tevens een recent verleende omgevingsvergunning voor de transformatie van een bestaand kantoorcomplex naar een appartementengebouw opgenomen, met een bestemming Wonen. Omdat de haalbaarheid van deze ontwikkeling reeds is aangetoond in een ruimtelijke motivering met onderzoeken, is het niet nodig in dit bestemmingsplan dat nogmaals te doen. De ruimtelijke motivering is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan¹³. Wel zijn er enkele consequenties voor de gewenste planologische-juridische regeling als gevolg van verplichte geluidmaatregelen. De regeling voor het perceel wordt in hoofdstuk 7 uitgelegd.

1.3 Plangebied

Het plangebied omvat de Simon Smitweg voor zover deze tussen de Persant Snoepweg en Willem-Alexanderlaan ligt en in noordwestelijke richting loopt; alsmede een klein deel van de aantakking daarvan op de Persant Snoepweg. Verder zijn de brandweerkazerne aan het voormalige politiekantoor (getransformeerd naar woningen) binnen de plangrenzen opgenomen. Zie navolgende afbeelding, de exacte ligging komt tot uitdrukking op de verbeelding.

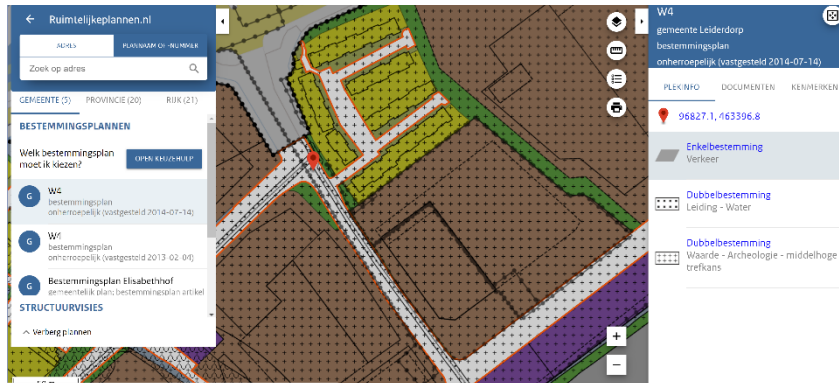


(globale) ligging plangebied

¹³ Bijlage 9. Ruimtelijke motivering Transformatie kantorencomplex naar woningen Hoogmadeseweg 72 te Leiderdorp, ROMstad, 28 mei 2019

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied geldt voor een deel het bestemmingsplan “W4”, dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2014. Voor het grootste deel geldt een bestemming Verkeer.



De gronden met de bestemming Verkeer zijn bestemd voor:

- erftoegangswegen;
- gebiedsontsluitingswegen ter plaatse van de Mauritsingel, Persant Snoepweg, Simon Smitweg en Willem Alexanderlaan, waarbij het aantal rijstroken maximaal 2 bedraagt exclusief opstelstroken;
- wandel- en fietspaden;
- parkeer-, groen- en speelvoorzieningen, waaronder gebouwde parkeervoorzieningen;
- straatmeubilair en afvalverzamelingsvoorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- in- en uitritten;
- waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen;

Voor zover de maatregelen plaatsvinden op deze gronden is dus van strijd met het bestemmingsplan geen sprake.

Een deel van de werkzaamheden wordt echter gepland op de bestemmingen ‘Groen’ en ‘Maatschappelijk’. Voor het gehele plangebied voor zover gelegen binnen het bestemmingsplan W4 geldt verder een dubbelbestemming ‘Waarde-Archeologie’ middelhoge trefkans en er loopt een waterleiding door het gebied die van een dubbelbestemming ‘Leiding – Water’ is voorzien.





Uitsneden bestemmingsplan W4

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- maatschappelijke voorzieningen;
- water en voorzieningen voor de waterhuishouding;
- groenvoorzieningen;
- straatmeubilair;
- speeltoestellen;
- nutsvoorzieningen;

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- water en voorzieningen voor de waterhuishouding;
- voet- en fietspaden;
- speelvoorzieningen;
- extensief dagrecreatief medegebruik;
- straatmeubilair;
- nutsvoorzieningen

- perceelontsluitingen en verbindingen tussen naastgelegen hoofdwegen en parallelweg, waaronder een calamiteitenoprit ten behoeve van de rijksweg A4.

Nu gebiedsontsluitingswegen niet expliciet benoemd worden in de bestemmingen Maatschappelijk en Groen, is het plan voor zover gelegen op deze gronden in strijd.

De voor 'Waarde - Archeologie - middelhoge trefkans' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

In geval van een aanvraag van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, lid 1 onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan in het belang van de archeologische monumentenzorg bij het indienen van de aanvraag om een omgevingsvergunning worden bepaald dat, alvorens de omgevingsvergunning wordt verleend, door de aanvrager een archeologisch rapport wordt overlegd waarin de archeologische waarde van de gronden die blijkens de aanvraag zullen worden verstoord, naar het oordeel van Burgemeester en wethouders in voldoende mate zijn vastgesteld. Een vergunning als bedoeld in artikel 2.1., lid 1 onder a Wabo is in dit geval niet nodig (i.c. gaat dit om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen; het plan voorziet niet in bouwwerkzaamheden). Er is daarom van strijd met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - middelhoge trefkans' geen sprake.

De voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor:

- een ondergrondse hoofdtransport waterleiding ter plaatse van de aanduiding 'hartlijn leiding – water';
- het beheer en onderhoud van de leiding;
- met bijbehorende bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op deze gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diepploegen, woelen en mengen en ophogen van gronden;
- het aanleggen, verbreden en verharderen van wegen, paden, banen, parkeervoorzieningen en andere oppervlakteverhardingen;
- het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen;
- het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden en het rooien en/of kappen van bos of andere houtgewassen;
- het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

Een omgevingsvergunning wordt niet eerder verleend dan nadat advies is verkregen van de leidingbeheerder.

Uitzonderingen

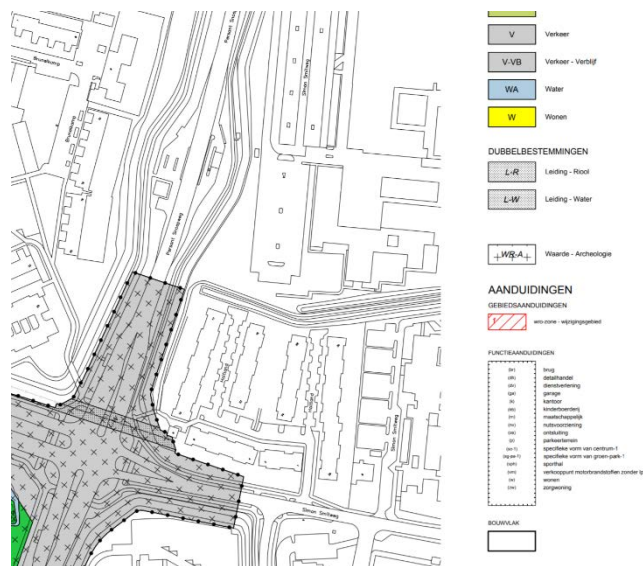
Geen omgevingsvergunning is nodig voor:

- werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die het normale onderhoud en beheer betreffen;

- werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan of uitgevoerd kunnen worden op grond van een voor dat tijdstip aangevraagde of verleende vergunning;
- werkzaamheden die krachtens wet- of regelgeving vrijgesteld zijn, zoals bijvoorbeeld graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten.

Er zal gelet hierop advies worden gevraagd aan de beheerder van de waterleiding.

Voor een deel ligt het plangebied binnen het bestemmingsplan Nieuw Centrum, zoals vastgesteld op 14 juli 2014. Het gaat om het deel bij de aansluiting op de Persant Snoepweg. Er geldt hier een bestemming 'Verkeer' en een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' en voor een klein deel de dubbelbestemming 'Leiding - Water'.



Uitsnede geldend bestemmingsplan Nieuw Centrum

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen, parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden en pleinen, alsmede voor groenvoorzieningen en water. Dit levert daarom geen strijdigheid op.

De voor 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van een hoofdwaterleiding. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- het aanbrengen van diepwortelende beplanting of bomen;
- het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze ingraven of indrijven van voorwerpen;
- het uitvoeren van grondwerkzaamheden;
- het aanbrengen van oppervlakteverhardingen.

Deze werken en werkzaamheden zijn slechts toelaatbaar, indien door de uit te voeren werkzaamheden, dan wel de daarvan direct of indirect te verwachten gevolgen, geen schade aan de hoofdwaterleiding wordt veroorzaakt.

Het gaat om dezelfde waterleiding als die is opgenomen in het bestemmingsplan W4. Er zal advies aan de beheerder van de leiding worden gevraagd.

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn primair bestemd voor het behoud van de aanwezige archeologische waarde. Secundair zijn de gronden bestemd voor de doeleinden van de onderliggende bestemmingen.

Het is verboden op deze gronden de navolgende werken (geen bouwwerken zijnde) of werkzaamheden uit te voeren, te doen of laten uitvoeren, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders:

- het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
- het bodemverlagen of afgraven van gronden waarvoor geen ontgrondingsvergunning is vereist;
- het uitvoeren van groundbewerkingen die tevens een terreinoppervlak vanaf 100 m² beslaan;
- het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
- het aanleggen of verharderen van wegen, rijwielpaden en of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- het aanbrengen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- het graven of dempen van sloten, watergangen, vijvers of vaarten;
- verhogen of verlagen van de grondwaterstand.

Het hierboven bepaalde is niet van toepassing

- op normale onderhoudswerkzaamheden gericht op en noodzakelijk voor de instandhouding van het onderhavige plangebied;
- op andere werken en/of werkzaamheden die uit een oogpunt van bescherming van de archeologische waarde van niet ingrijpende betekenis zijn;
- indien uit archeologisch onderzoek is komen vast te staan dat er geen sprake is van te beschermen archeologische waarden.

Het hierboven bepaalde is slechts toelaatbaar, indien is gebleken dat de onder a genoemde werken of werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van het archeologisch materiaal. In het belang van de bescherming van de archeologische betekenis van de gronden dient de aanvrager van een aanlegvergunning een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijktens de aanvraag kan worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Alvorens te beslissen omtrent een vergunning wordt door burgemeester en wethouders schriftelijk advies ingewonnen bij een archeologisch deskundige.

De grondwerkzaamheden blijven, voor zover deze plaatsvinden op de bestemming Waarde-Archeologie, onder de voornoemde grens van 100 m²; daarom is van strijd met deze bestemming geen sprake.

De gronden die zijn herontwikkeld met een appartementengebouw voor wonen hebben nu nog een Maatschappelijke bestemming. Dit geldt eveneens voor het aangrenzende gebouw van de brandweer; een deel van deze bestemming gaat behoren tot

het profiel van de Simon Smitweg en bevat openbare parkeerplaatsen; er moet daarom een Verkeersbestemming aan worden toegekend.

2 Planbeschrijving

2.1 Ontstaansgeschiedenis Leiderdorp en (omgeving) plangebied

Het plangebied ligt aan de rand van het gedeelte van de snelweg A4 dat door Leiderdorp loopt, in het zogenaamde W4 gebied. Leiderdorp maakt onderdeel uit van de Hollandse Plassen. De Hollandse Plassen is een waterrijk veengebied. In het verleden was het een moerasgebied, dat door de beschermende werking van de strandwallen tot veen verwerd.

De vorming van het veengebied vond plaats tijdens de laatste IJstijden, die ongeveer 10.000 jaar geleden geëindigd zijn. Het smeltwater uit de Alpen werd naar zee afgevoerd, waarbij grind en zand werd meegevoerd en afgezet. Daarbij werd het grof zand door de wind uitgestoven en weer afgezet in hoge, overwegend oost- west gerichte, zandruggen. Zo zijn vanaf 8.000 voor Christus tot 20 meter hoge rivierduinen ontstaan. Omstreeks 2000 voor Christus sloot de kustlijn zich waardoor de rivieren niet meer materiaal konden afvoeren naar zee. Het westelijk deel van Nederland, tussen de oostelijke zandgronden en de duinkust, veranderde in een uitgestrekt moerasgebied waar op grote schaal veenvorming plaatsvond. Van tijd tot tijd traden de rivieren buiten hun oevers. Daardoor werd klei afgezet. Het veen werd vermengd met kleideeltjes.

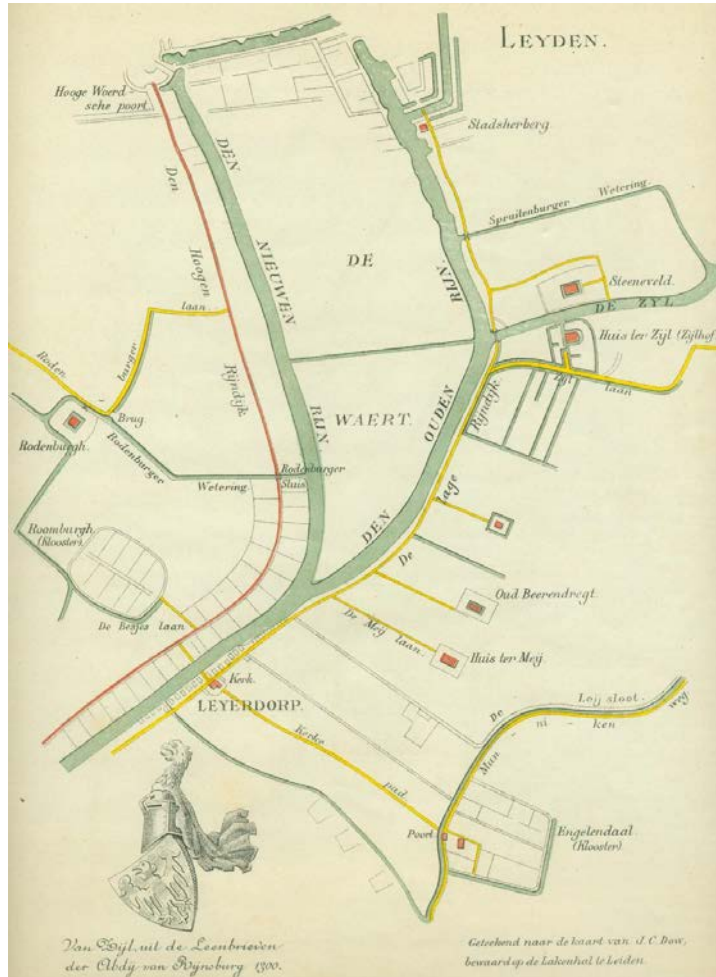
De occupatiegeschiedenis van het gebied is in wezen het verhaal van de constante strijd tegen het water. Hoewel voor de Romeinse overheersing wel sporadisch bewoning aanwezig was, heeft deze voor de vorming van het buitengebied niet of weinig invloed gehad. Zo'n 2000 jaar geleden werd de loop van de Oude Rijn onderdeel van de Romeinse Provincie Germania Inferior en vormde deze in feite de noordelijke grens van het Romeinse Rijk (Limes). De grens werd zowel als verdedigingslinie als transportader gebruikt. De linkeroever van de rivier werd een weg en op regelmatige afstand werden houten wachttorens en castella gebouwd.



Romeinse Limes

Na een periode van Romeinse overheersing vestigden de eerste bewoners zich vanaf ca. 800 na Christus op de strandwallen en op de oeverwallen langs de rivieren. In de Vroege Middeleeuwen ontstaat op de oeverwal langs de huidige Oude Rijn de nederzetting die nu Leiderdorp wordt genoemd. Dit gebeurt op de locatie waar momenteel de tennisbanen (bij de Hoogmadeseweg) liggen. Op de hoger gelegen oeverwal komt er steeds meer agrarische bebouwing. De vrije boerengemeenschappen ontginnen

het lager gelegen veenkleigebied ten behoeve van de akkerbouw. Zo ontstaat er hier een verkaveling van akkerland en ontwateringsloten die loodrecht op de aanwezige waterlopen staan. De oudste ontginningen zijn erg onregelmatig van vorm; blokken en stroken die de natuurlijke waterlopen volgen. Zie navolgende afbeelding. Zowel de afdamming van de Rijn als het graven van de Does boden de voorwaarde voor een verdere groei van de agrarische bedrijvigheid.



Getekend naar kaart J.C. Dow, ca. 1300

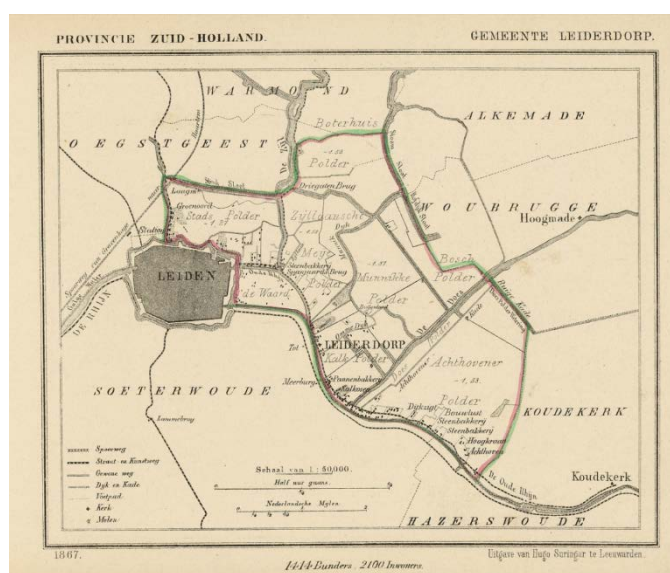
2.1.1 15^e tot en met 18^e eeuw: Polders, nijverheid en buitenverblijven

Om het land tegen overstromingen te beschermen wordt vanaf de 15^e eeuw de Ommedijk aangelegd, een dijk haaks op de Oude Rijn. De bebouwing neemt toe en concentreert zich vanaf deze tijd zowel langs de Ommedijk als langs de Oude Rijn. In de vijftiende en zestiende eeuw bloeide ook de nijverheidssector aan de Oude Rijn op en groeit de nederzetting verder. Hierin was een grote rol weggelegd voor de steen- en pottenbakkerijen waarin de afgezette klei uit het omringende landschap werd verwerkt. In 1664 wordt de aanleg van het Jaagpad voltooid zodat er een belangrijke verbinding via trekschuiten tussen Leiden en Utrecht mogelijk is.

Tijdens de Franse revolutie veranderde de bestuurlijke organisatie weer; in 1795 werd Leiderdorp een zelfstandige gemeente. In de 17^e en 18^e eeuw betrokken veel rijke Leidenaars een buitenverblijf in Leiderdorp. Verder stond het gebied rondom Leiden in deze tijd bekend als 'Tuin van Holland' door de vele groenten- en fruitkwekers.

Samengevat ontstaan er in de periode van de 15^e eeuw tot en met 18^e eeuw dus naast de boerderijen tal van andere bouwvormen zoals bedrijven, steenbakkerijen, kwekerijen, arbeiderswoningen en buitenverblijven.

De meeste veenontginningen hebben plaatsgevonden tot en met de 13^e eeuw. Het landschap heeft sindsdien in grote lijn zijn vorm behouden. Waar de eerste ontginningen grillig verliepen, zijn de latere gebieden systematischer ingepolderd, veelal door molens. De verkavelingen werden rationeler van aard. Omdat vanuit een basis moest worden ontgonnen, vaak een oeverwal of strandwal. Deze grond lag hoger en was geschikt voor bebouwing. De boerderijen staan en stonden dan ook doorgaans op de oeverwallen of strandwallen om zoveel mogelijk boerderijen landbouwgrond te geven, werd de benodigde oppervlakte in de lengte gezocht. Hierdoor kwamen er smalle, maar lange kavels. De kenmerkende opstreckende strokenverkaveling, met smalle kavels die zeer regelmatig en haaks op de ontginningas staan, is zo ontstaan. Later, in de 16^e eeuw werd uit het veen turf gewonnen. Hierdoor daalde de bodem en moest er opnieuw drooggemalen worden.



Kaart uit 1867 van de gemeente Leiderdorp

Leiderdorp bestaat nog tot ver in de 20^e eeuw uit bebouwing die gericht is op de Oude Rijn en de Ommedijk, ook wel het Oude Dorp van Leiderdorp genoemd. Tussen de beide polen blijft er in eerste instantie sprake van een lint waaraan verspreid gelegen bebouwing voorkomt. Langs dat lint groeien de twee polen van het dorp in de loop van de 19^e eeuw geleidelijk naar elkaar toe. De bouw van een tweede kerk in 1890 die zich tussen de beide polen bevindt illustreert deze ontwikkeling. De traditionele, dorpse bebouwing die in het Oude Dorp nog grotendeels aanwezig is, heeft door de jaren een centrumfunctie vervuld. Verspreid waren- en zijn- winkels aanwezig, horeca, dienstverlening, galleries, ateliers, e.d. alsook woningbouw.

Voor de Tweede Wereldoorlog vindt er in Leiderdorp - hoewel in geringe mate - planmatige volkswoningbouw plaats. Omdat het relatief duur was hele straten in één keer te ontwikkelen, groeit de bouw van een aantal woningen geleidelijk uit tot een buurt. De bebouwing blijft zich daarbij concentreren aan de Oude Rijn en de Ommedijk, de eerste uitbreiding is namelijk de jaren '30 buurt rond de Koningsstraat.

De rijksweg A4 werd halverwege de jaren vijftig aangelegd. De eerste grote uitbreidingen vinden plaats in deze periode plaats, aan de Oude Rijn tussen de Kerkwijk en het oude Doeskwartier.



Afbeelding topografische atlas, 1965

Door de komst van de A4 was de strook daarlangs niet direct geschikt voor woningbouw. Het werd hierdoor een reststrook waar in de loop der tijd individuele functies zijn gekomen, elk met hun eigen schaal, verkaveling, oriëntatie. Qua functies gaat het om een zeer divers gebied. Ter hoogte van de Simon Smitweg liggen behalve woonbuurt Holtlant voornamelijk maatschappelijke functies: gemeentehuis, gemeentewerf, verzorgingstehuis Leythenrode en jeugdzorg- en onderwijsinstelling Cardea. Daarnaast ligt het Alrijne ziekenhuis en andere zorg-gerelateerde bedrijvigheid langs de zorgboulevard, met daarbij ook de parkeergarage voor het gebied. Ten noorden van het ziekenhuis begint direct langs de A4 de woonboulevard, en aan de Elisabethhof enkele maatschappelijke kantoren en kerkgebouw de Levenstroom. Verderop ligt WOON, één van de twee Leiderdorpse locaties voor perifere detailhandel (PDV). Omstreeks 1957 werd aan het Amaliaplein een zwembad gerealiseerd. Een overdekt zwembad werd in 1972 gebouwd; het terrein werd tot sport- en recreatiecomplex 'de Does' uitgebreid in 1988. In mei 2020 heeft zich een supermarkt gevestigd op het Amaliaplein. Daarnaast is de bouw van 21 sociale huurwoningen gestart waarvan de oplevering in het najaar van 2020 plaatsvindt.

2.2 Ruimtelijke en functionele hoofdstructuur plangebied en omgeving

Het plangebied kent in hoofdzaak reeds een gebruik voor verkeersdoeleinden. Het nieuwe tracé zal echter deels op gronden met de bestemming Groen plaatsvinden, die grotendeels als berm in gebruik zijn. De Simon Smitweg kent een profiel bestaande uit twee rijstroken met aan weerszijden een fietspad. Ter hoogte van het gemeentehuis gaat de weg over in 1-richtingsverkeer; de Simon Smitweg is hier alleen nog te bereiken komend vanuit het noorden, Persant Snoepweg en Hoogmadeseweg, omgekeerd kan men vanaf de Willem-Alexanderlaan de Simon Smitweg ter hoogte van het gemeentehuis dus niet bereiken.

Naast het noordelijk fietspad loopt een troittoir, terwijl aan de zuidzijde een poldersloot parallel meeloopt tot de aansluiting met de Hoogmadeseweg. Een vrij dichte beplantingsstrook, bestaande uit bomen en struiken begeleidt de noordelijke zijde; aan de zuidkant is het beeld qua beplanting opener en bestaat uit gazon met enkele solitaire bomen. Het straat- en bebouwingsbeeld wordt bepaald door het individuele, grootschalige karakter van het verpleeghuis Leytenrode, dat op grotere afstand van de straat staat dan de bebouwing die richting de Willem-Alexanderlaan er op volgt. Deze

bebouwing is ook functioneel vormgegeven maar kleinschaliger en lager qua bouwhoogte. Ook hier gaat het om maatschappelijke functies, te weten een brandweerkazerne, en het gemeentehuis van Leiderdorp.

Aan de noordkant domineren de woningen van het Holtlant het beeld; het gaat hier om een planmatig ontwikkeld buurtje bestaande uit woningen van dezelfde typologie/verschijningsvorm met twee bouwlagen en kap. Ten oosten van dit woonbuurtje bevindt zich een maatschappelijke enclave van o.a. stichting Cardea Jeugdzorg; de bebouwing is recenter en bestaat over het algemeen uit twee bouwlagen zonder kap. Aansluitend is recent een relatief klein nieuwbouwwijkje gerealiseerd, het "hofje van hotland".

Een klein deel van het plangebied bevindt zich aan de Willem-Alexanderlaan. Hier wordt het beeld gedomineerd door de (aarden) wal ter afscheiding van de A4.



Impressies (omgeving) plangebied

2.2.1 Groen en ecologie

Op de planlocatie zijn een aantal bomen aanwezig zoals elzen, essen, zomereiken en cultivars. Rond een aantal bomen bevinden zich ligusterstruiken. In de plantsoenen en perken rond de weg staan algemene tuinplanten en gras. Tussen het gras zijn narcissen, paarse dovenetel, paardenbloem en ooievaarsbek aanwezig. Langs de oevers van de sloot aan de overzijde van het gemeentehuis aan de Willem-Alexanderlaan is pitrus en gele lis aan te treffen. De effecten op het groen en de uitvoerbaarheid van het plan in verband met groen en ecologie zijn verwoord in de toetsing aan het gemeentelijk groenbeleid en de paragraaf flora en fauna. Er is een groentoets opgesteld alsook een ecologisch onderzoek; beide zijn als bijlagen toegevoegd aan dit bestemmingsplan (zie voor de groentoets paragraaf 2.3 en voor het ecologisch onderzoek paragraaf 4.3.1).

2.2.2 Water

Het projectgebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Rijnland, doch buiten de zone van een waterkering. Er is ca. 389 m² oppervlaktewater aanwezig in de vorm van poldersloten. Op de uitvoerbaarheid van het plan in verband met het wateraspect wordt nader ingegaan in paragraaf 4.3.2.

2.2.3 Kabels en leidingen

De aanwezigheid van kabels en leidingen werpt eigenlijk nooit een planologische beperking op, zolang in de uitvoering maar duidelijk is waar deze zich bevinden. Daarom wordt op kabels en leidingen die planologisch niet relevant zijn hier verder niet op ingegaan. Daarbij wordt in overweging genomen dat er één leiding in het plangebied waar gas door wordt vervoerd met een druk 8 bar. Deze leiding is niet opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen, zodat er voor wat betreft externe veiligheid geen belemmeringen bestaan, zie ook paragraaf 4.2.7. Wel dient er bij de uitvoering uiteraard rekening mee gehouden te worden; er heeft hiervoor reeds afstemming plaatsgevonden met Brandweer. Hetzelfde geldt voor een in het plangebied aanwezige waterleiding die met een dubbelbestemming is beschermd (zie hoofdstuk 1).

Het definitief functioneel verkeersontwerp zal in het najaar van 2020 verder wordt uitgewerkt tot een technisch ontwerp. Tijdens deze fase worden de aanwezige kabels- en leidingen in beeld gebracht en indien nodig verlegd.

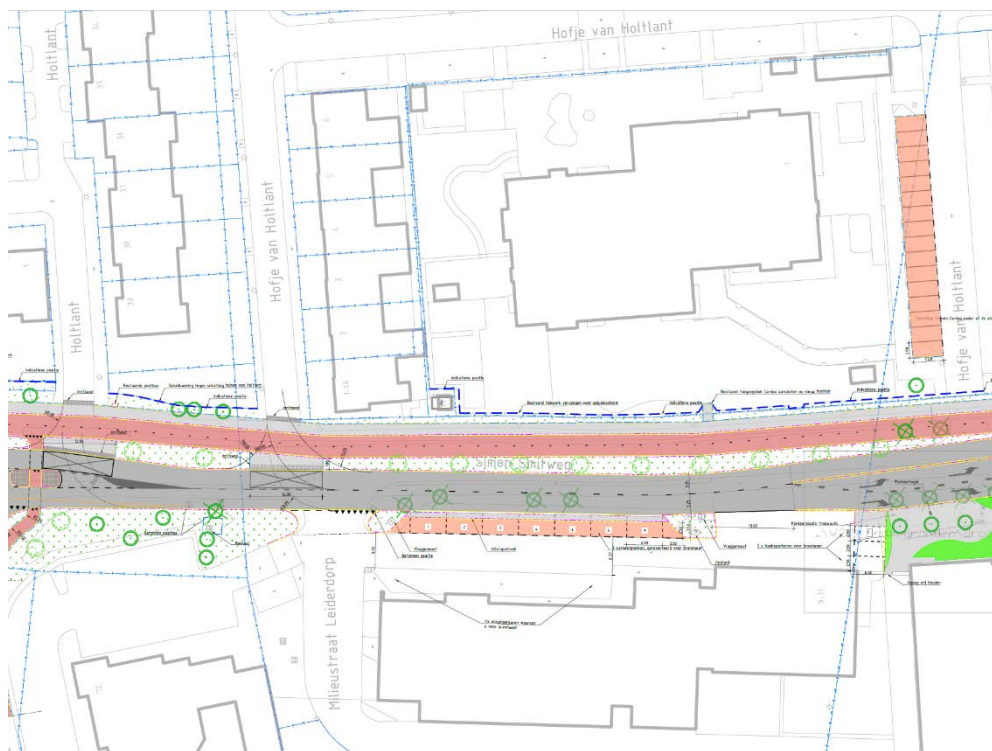
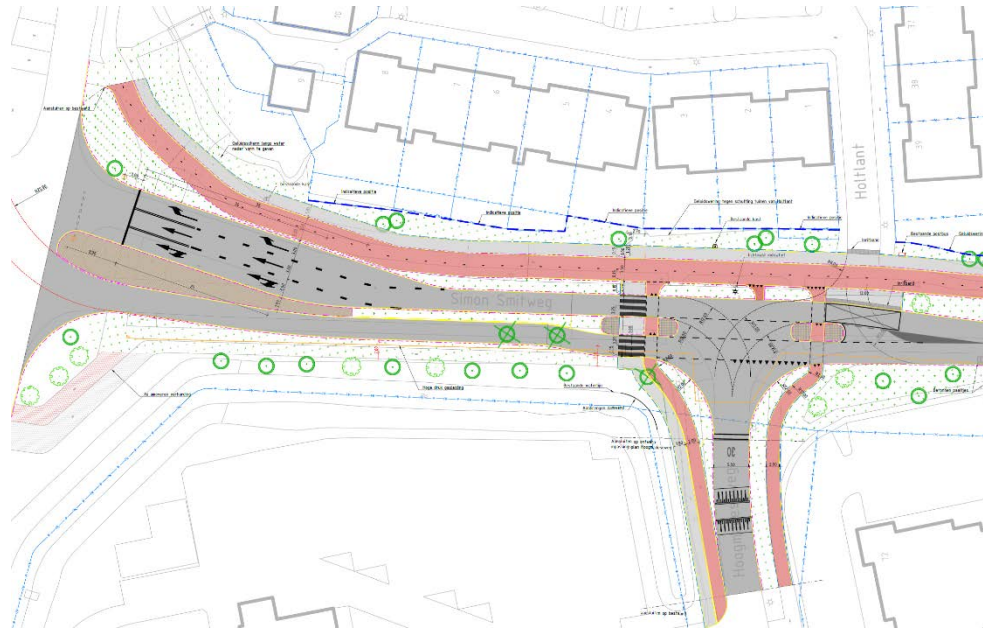
2.3 Ontwikkeling

De Simon Smitweg wordt ingericht als onderdeel van meerdere aanpassingen in de infrastructuur in dit gebied, met als doel het verkeer in de omgeving van het Amaliaplein evenwichtiger te herverdelen waardoor de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeterd. De maatregelen zijn opgenomen in een functioneel verkeersontwerp¹⁴, beschreven in hoofdstuk 1 en zijn hierna verbeeld (het ontwerp kan op kleine details nog wijzigen). De weg behoudt zijn functie als gebiedsontsluitingsweg en de maximum snelheid blijft 50 km/h. De Simon Smitweg krijgt over de gehele lengte twee rijstroken met aan de noordzijde een tweerichtingsverkeer fietspad. Dit

¹⁴ Functioneel verkeersontwerp Herinrichting Simon Smitweg, Movares, 3 juni 2020

fietspad wordt middels een twee midden-eilanden aangesloten op de eenrichtingsverkeer fietspaden in de Hoogmadeseweg. Dit geldt ook voor de fietspaden aan de Willem Alexanderlaan.

Bij de aansluiting van de Simon Smitweg op de Persant Snoepweg en Engelendaal komen drie voorsorteerstroken, één gecombineerde strook voor rechtdoor en linksaf, één rechtdoor, en één naar rechts. Voor de aansluiting van de Simon Smitweg op de Willem-Alexanderlaan gebeurt dit met twee voorsorteervakken (één naar links en één naar rechts). Vanaf de Willem-Alexanderlaan naar de Simon Smitweg komen eveneens twee voorsorteervakken (één naar links en één rechtdoor). Deze configuratie met bijbehorende opstellengtes volgt uit de onderzoeken naar de kruispuntafwikkeling (zie ook onder het hoofdstuk voorgeschiedenis).





Functioneel ontwerp Herinrichting Simon Smitweg, achtereenvolgens westelijk, midden- en oostelijk deel

De aanpassingen in de verkeerscirculatie rond het Amaliaplein leiden tot een verkeerstoename in de Simon Smitweg en (mede) daardoor tot een toename van geluid bij de direct aangrenzende bebouwing (Holtlant en Simon Smitweg). Onderzocht wordt of de effecten daarvan gereduceerd kunnen worden met een geluidsscherm; het bestemmingsplan maakt dit scherm mogelijk.

Om alle fysieke maatregelen uit te kunnen voeren, moeten een aantal bomen worden gekapt. Deze zijn in bovenstaande figuren met een kruisje aangegeven. Er is daarom een 'groentoets' uitgevoerd, als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan¹⁵.

¹⁵ Bijlage 10. Groentoets Simon Smitweg – Willem Alexanderlaan, gemeente Leiderdorp, juni 2020

Bij ruimtelijke ontwikkelingen vereist de gemeente Leiderdorp dat er een groentoets wordt uitgevoerd. Dat is een 'Bomen Effect Analyse' (BEA) die is verbreed naar alle beplantingen. Hierin staat voor al het groen binnen het te ontwikkelen gebied aangegeven welk effect de ruimtelijke ontwikkeling hierop heeft. De groentoets voorziet in een plan van aanpak voor mitigerende en compenserende maatregelen die ervoor zorgen dat de effecten van de geplande ontwikkeling de kwaliteit van al het groen op en nabij de locatie van de ontwikkeling niet zal afnemen en liefst nog toeneemt.

Als kans wordt benoemd dat bij de herinrichting de structuur van bloemrijke berm met bollen vanuit de Engelendaal kan worden doorgetrokken. Hiermee wordt het beeld versterkt. Daarnaast bieden bloemrijke bermen en bollen voedsel voor verschillende soorten insecten. De kwaliteit van de sierheesters is matig. De herinrichting biedt de mogelijkheid om kwalitatieve goede beplanting terug te brengen. De bomenrij in de berm tussen de Willem-Alexanderlaan en de rijksweg A4 is geen doorgaande rij. Deze wordt op een aantal punten onderbroken. De laanstructuur kan versterkt worden door in deze berm bomen er tussen te planten en een ononderbroken bomenrij te creëren. In de verdere uitwerking van de plannen zal onderzocht moeten worden of dit mogelijk is.

Bij de herinrichting van de Simon Smitweg is het mogelijk om de kwaliteit van het bomenbestand te vergroten door de aanplant van nieuwe bomen. Echter is er niet overal in het projectgebied voldoende ruimte beschikbaar voor de aanplant van bomen, door zowel ondergrondse als bovengrondse groeiplaatsbeperkingen. Daar waar geen ruimte is voor bomen dient er gekozen te worden voor solitaire meerstammers (met minimaal 4 individuele stammen en hoogte van 2 meter), vooral in de groenstrook aan de zijde van het Hofje van Holtlant lijkt hier op een aantal plekken ruimte voor te zijn. Ook is dit het moment om het gebied bij de trouwingang her in te richten. Het is ook hier van belang om te kiezen voor bomen en beplanting die voedsel- en schuilgelegenheid bieden voor insecten en vogels. Hierbij moet gedacht worden aan gelaagdheid in de beplanting. Daarnaast dient bij de soortkeuze gekozen worden voor nectarhoudende (inheemse) soorten, die van biologische kweek zijn. Daarnaast dient er voor de schuil- en overwintergelegenheid van insecten een insectenhotel aangelegd te worden.

Verder dient er gekeken te worden naar de inrichting van de bermen. Deze kunnen bij de herinrichting verschaald worden en ingezaaid met een bloemrijkmengsel, vergelijkbaar als bij de Hoogmadeseweg. Wel is het van belang om bij de verkeershoeken voor een laagbloeiend mengsel te kiezen om problemen met zicht te voorkomen. Door ook direct biologische bloembollen aan te planten met een vroege bloeiperiode wordt de biodiversiteit in de straat verhoogd. Dit dient langs de gehele Simon Smitweg doorgetrokken te worden.

Het areaal sierplantsoen ter hoogte van de brandweer kan niet behouden worden omdat de parkeervakken vanwege het nieuwe wegprofiel anders worden ingedeeld. Het areaal aan bosplantsoen wordt teruggebracht en ter compensatie wordt er geïnvesteerd in bloemrijke bermen. Ook hiervoor geldt dat er verarmde grond bij de bermen wordt gebruikt, waarbij het wordt ingezaaid met een biologisch kruidenmengsel en biologische bollen. Toe te passen soorten worden nader bepaald.

Door het toevoegen van de extra rijstroken in dit projectgebied ontstaat er een negatieve bomenbalans. Binnen het projectgebied worden 32 bomen gekapt, waarvan 20

kapvergunningplichtig. Dit wordt gecompenseerd door hoogwaardige bomen terug te planten, waar dit op basis van het functioneel ontwerp haalbaar wordt geacht. In het project worden 20 bomen en 12 meerstammers terug geplant. Wanneer bij de uitwerking van het project blijkt dat er ruimte is om extra bomen terug te planten dan zal dit eveneens worden gedaan. Ook moet onderzocht worden of er aanvullend meerstammers en/of struikvormers toegepast kunnen worden binnen het projectplan om dit te compenseren. Dit zal in de engineeringfase worden meegenomen.

Gemiddeld gezien neemt de hoeveelheid m² groen in het projectgebied toe. Wel komt het areaal sierplantsoen en bosplantsoen te vervallen. Dit wordt gecompenseerd door 703 m² bloemrijke bermen met bollen en 12 meerstammers. Deze natuurlijke beplanting draagt bij aan de biodiversiteit binnen de bebouwde omgeving.

Conclusie

Op zowel het structuurniveau als binnen de projectlocatie worden afdoende compenserende maatregelen getroffen om te kunnen spreken van een positieve eindconclusie van de groentoets. De gemeentelijke hoofdgroenstructuur alsook de ecologische verbindingzone (zie ook de rapportage van Quick scan ecologie Simon Smitweg te Leiderdorp) worden beide versterkt. De middenberm op de Simon Smitweg sluit beter aan op het profiel van de Engelendaal. Met de ecologische inrichting ervan wordt de functie als verbindingzone versterkt. Daarnaast sluit het toepassen van bloemrijke bermen goed aan bij de ecosystemen van de polders. De te verwijderen groenelementen worden daar waar mogelijk gecompenseerd.

3 Beleidskader

3.1 Algemeen

Aan ieder bestemmingsplan ligt een aantal uitgangspunten ten grondslag ten aanzien van de inrichting van de omgeving. Deze uitgangspunten vinden hun grondslag in algemeen (gemeentelijk) beleid. Ook is er beleid op deelaspecten ten aanzien van bijv. wonen, detailhandel, groen, welzijn etc. dat voor een ruimtelijk plan als het bestemmingsplan van belang is. Dit gemeentelijk beleid ten aanzien van de inrichting van het gemeentelijk gebied, heeft gestalte gekregen mede op grond van ruimtelijk beleid van hogere overheden, zoals het rijk en de provincie. Ook het beleid van het Hoogheemraadschap ten aanzien van waterbeheer en veiligheid speelt een rol.

Provinciaal en gemeentelijk beleid en het beleid van het hoogheemraadschap zijn ieder op hun beurt weer een vertaling van de meer abstracte regie op nationaal niveau, het rijksbeleid. Rijks- en provinciaal ruimtelijk beleid, worden hierna kort uiteengezet. Het gemeentelijk beleid, dat de achterliggende gedachten van het plan vormt, komt daarna aan de orde. Het beleid van hoogheemraadschap en gemeente met betrekking tot het aspect water is in een separate paragraaf in hoofdstuk 4 opgenomen, als onderdeel van de watertoets.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)*

Deze visie heeft als doel een concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig Nederland tot en in 2040 te realiseren en is in 2012 vastgesteld. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt dan ook (onder meer) zowel de structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Ruimte als bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit. De SVIR is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer vastgesteld en is op 13 maart 2012 in werking getreden.

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Richting 2040 worden ambities geformuleerd: rijksinvesteringen zijn in dit verband slechts een van de instrumenten die worden ingezet. De huidige financiële rijkskaders (begroting) zijn randvoorwaardelijk voor de concrete invulling van de rijksambities.

Bij de uitwerking van de doelstellingen worden "nationale belangen" onderscheiden (13 in totaal). Voor de verwezenlijking c.q. behartiging van deze belangen worden rijksinstrumenten ingezet. Voor het overige kan de sturingsfilosofie van de visie als decentraal worden omschreven waarbij de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk naar

provincies en gemeenten wordt gebracht. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschappen laat het Rijk bijvoorbeeld over aan de provincies en gemeenten (Het Rijk benoemt nog rijksdoelstellingen gericht op een goed werkende woningmarkt voor heel Nederland. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports zoals Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a. zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking).

De volgende nationale belangen worden benoemd:

- Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarweg;
- Nationaal belang 7: Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
- Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Het laatste belang, zorgvuldige afweging, is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. De regeling komt er op neer dat van bepaalde ontwikkelingen nut en noodzaak dient te worden aangetoond. Op 1 oktober 2012 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangepast. De (gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 lid 2 Bro vastgelegd en luidt als volgt: *De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*

Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering.

Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder 'stedelijke ontwikkeling' en 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan is in het Bro opgenomen en verder uitgekristalliseerd in jurisprudentie. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het Bro 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Onder 'bestaand stedelijk gebied' verstaat het Bro een 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Wat onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan is in het Bro opgenomen. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het besluit 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Beoordeling en conclusie

Blijkens jurisprudentie is de aanleg van een weg geen stedelijke ontwikkeling. Zie AbRvS 18 februari 2015, nr. 201400570/1/R6. De locatie is voorts gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Als de aanleg van een weg geen stedelijke ontwikkeling, dan is de aanpassing van een bestaande weg dat ook niet. Er is daarom geen sprake van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Er hoeft niet verder getoetst te worden aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Voor het overige zijn er geen nationale belangen relevant.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2012)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en wadengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft het NNN. Bepaald is dat de provincies die grenzen (nader) bepalen. Zie dus onder provinciaal beleid.

Huidige Status

Een deel van het Barro is gebaseerd is op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden.

Het betreft de volgende onderdelen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- Rijkswaardewegen;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Beoordeling en conclusie

Er zijn met dit plan geen Rijksbelangen in het geding.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Zuid-Holland (2019)

Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Daarnaast zijn er operationele doelstellingen opgenomen, zodat zichtbaar is hoe de provincie zelf invulling geeft aan de realisatie van haar beleid. Deze operationele doelstellingen maken onderdeel uit van verschillende uitvoeringsprogramma's en –plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit.

De Omgevingsvisie omvat de volgende wettelijk verplichte plannen:

- de provinciale ruimtelijke structuurvisie, artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- het milieubeleidsplan, artikel 4.9 van de Wet milieubeheer (Wm);
- het regionale waterplan, artikel 4.4 van de Waterwet (Ww);
- het verkeers- en vervoersplan, artikel 5 van de Planwet verkeer en vervoer;
- de natuurvisie, artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming (Wnb).

De ruimtelijke koers die men wil varen laat zich als volgt omschrijven: een sterk Zuid-Holland is een slim en schoon Zuid-Holland. Er moet ruimte voor ontwikkeling zijn met waarborg kwaliteit. Daarbij zijn zes ambities benoemd:

1. Naar een klimaatbestendige delta
2. Naar een nieuwe economie: the next level
3. Naar een levendige meerkernige metropool
4. Energievernieuwing
5. Best bereikbare provincie
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Daarbij streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Met het provinciaal omgevingsbeleid sluiten we aan op de maatschappelijke doelen van de omgevingswet: het doelmatig benutten van de fysieke leefomgeving voor maatschappelijke opgaven en het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit.

Omgevingskwaliteit is het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. Het gaat hier om een samenvoeging van ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) en milieukwaliteit (gezondheid en veiligheid).

Met het samenvoegen van al het bestaande beleid voor de fysieke leefomgeving heeft de provincie een eerste stap gezet richting een meer integrale sturing op omgevingskwaliteit. Met het oog op de invoering van de Omgevingswet in 2022 wordt dit verder ontwikkeld. De basis hiervoor is gelegd in de volgende onderdelen van 'omgevingskwaliteit':

- Een beschrijving van de unieke kwaliteiten van Zuid-Holland: de drie deltalandschappen, de Zuid-Hollandse steden en de strategische ligging in internationale netwerken.
- Een beschrijving van de bestaande omgevingskwaliteit op basis van de leefomgevingstoets, waarin ook aandacht voor aspecten van milieukwaliteit. De leefomgevingstoets is agenderend voor verdere beleidsontwikkeling. Hiertoe implementeren we een integrale beleidscyclus en monitor Omgevingskwaliteit voor toekomstige kwaliteitsverbetering.
- Een nadere uitwerking van het provinciale beleid voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. In de bijlage zijn de 'kwaliteitskaart' en de 'richtpunten ruimtelijke kwaliteit' opgenomen, behorende bij zowel de Omgevingsvisie als de Omgevingsverordening.

Om de verschillende waarden en kenmerken te kunnen benoemen en tot hun recht te laten komen, is gekozen voor een ordening in vier lagen:

1. Laag van de ondergrond
2. Laag van de cultuur- en natuurlandschappen
3. Laag van de stedelijke occupatie
4. Laag van de beleving

Relevant zijn voorts de gebiedsprofielen. De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit vormen een uitwerking van de kwaliteitskaart en de richtpunten op gebiedsniveau en zijn opgesteld in samenwerking met regionale partijen. Ze bieden een gebiedsspecifieke handreiking voor het omgaan met ruimtelijke kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Om te kunnen bepalen of een ontwikkeling past bij de gebiedskwaliteit, onderscheidt de provincie de kwaliteit van gebieden in categorieën en onderscheidt ze ruimtelijke ontwikkelingen naar hun mate van impact op de omgeving.

Drie soorten ruimtelijke ontwikkeling

Om te kunnen bepalen of een ruimtelijke ontwikkeling passend is, is vooral de ruimtelijke impact van belang. Daarbij hanteert de provincie met het oog op de wisselwerking tussen gebiedskwaliteiten en ontwikkelingen de volgende uitgangspunten:

- De aard en schaal van een gebied bepalen of een ontwikkeling in meer of mindere mate passend is. In een agrarisch gebied passen stedelijke functies als woonwijken of bedrijventerreinen niet bij de aard en zijn daarmee gebiedsvreemd. De schaal van een gebied ('korrelgrootte') bepaalt of een ontwikkeling al dan niet past bij die schaal. Het 'laadvermogen' van een coulisselandschap is immers anders dan dat van een open veenweidepolder.
- Een ontwikkeling die past bij de schaal en aard van een gebied heeft in beginsel weinig ruimtelijke impact op gebiedskwaliteiten en vraagt daarom weinig tot geen provinciale betrokkenheid.

Hoe meer een ontwikkeling afwijkt van de aard en schaal van een gebied, des te groter is in beginsel de ruimtelijke impact van nieuwe ontwikkelingen en des te eerder raken ze provinciale doelen of belangen. Dit geldt eveneens naarmate de kwaliteit van een gebied bijzonderder of kwetsbaarder is. Er wordt onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling; inpassing, aanpassing en transformatie.

Handelingskader Ruimtelijke Kwaliteit			
	Categorie 3 Groene ruimte	Categorie 2 Specifieke waarde	Categorie 1 Bijzondere kwaliteit
Inpassing	ja	na goedkeuring	na goedkeuring
Aanpassing	na goedkeuring	na goedkeuring	nee
Transformatie	na goedkeuring	nee	nee

Beschermingscategorieën

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Om te kunnen bepalen of een ontwikkeling

past bij de gebiedskwaliteit, waardeert de provincie de kwaliteit van gebieden in categorieën en onderscheidt ze ruimtelijke ontwikkelingen naar hun mate van impact op de omgeving. Er wordt een tweetal beschermingscategorieën onderscheiden, waar ook onder voorwaarden van ruimtelijke kwaliteit ontwikkelingen mogelijk zijn, maar waar vanwege de kwetsbaarheid of bijzonderheid extra voorwaarden van toepassing zijn.

Beschermingscategorieën

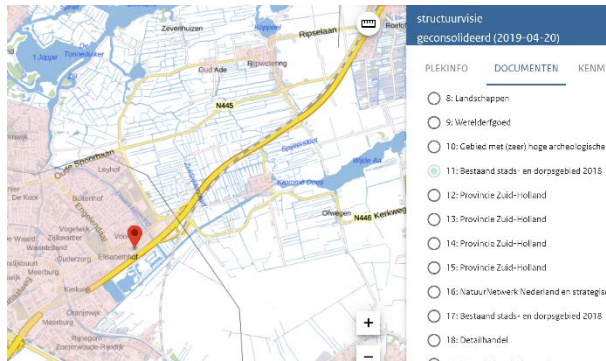
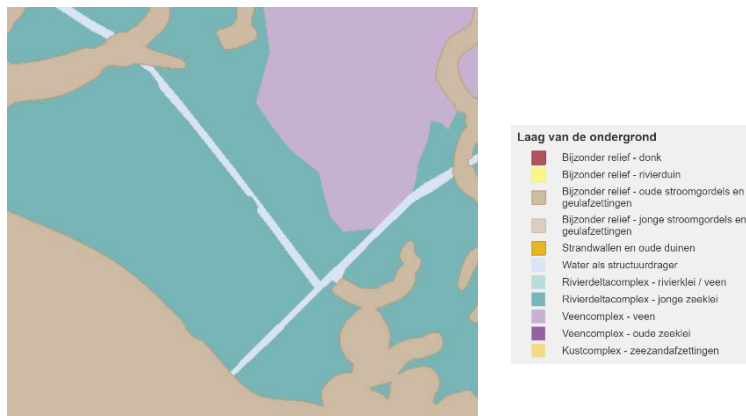
Gebieden met topkwaliteit (beschermingscategorie 1)

Een relatief beperkt aantal gebieden is zo bijzonder, waardevol of kwetsbaar, dat de instandhouding en mogelijk verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen, voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen. Deze gebieden dragen in hoge mate bij aan de identiteit, beleving en biodiversiteit van Zuid-Holland, vormen een tegenhanger van het stedelijk gebied en versterken aldus het onderscheidend karakter van de provincie. Ze leveren bovendien een substantiële bijdrage aan het toeristisch profiel en het leef- en vestigingsklimaat in de provincie. Het gaat om de volgende kwaliteiten:

- Hoge en specifieke natuurwaarden in Zuid-Holland, gebundeld in het NNN en Natura 2000, die met elkaar een substantiële bijdrage leveren aan de Europese biodiversiteit. Provincie en rijk hebben hier een gedeelde verantwoordelijkheid voor instandhouding en versterking van deze waarden.

- Cultuurhistorische kroonjuwelen. Deze gebieden hebben landschappelijk en cultuurhistorisch een dusdanig uniek karakter dat de bescherming en versterking van deze kwaliteiten centraal staat.

- Graslanden bollenstreek. De graslanden zijn waardevol vanwege hun open karakter, structurerend effect en belang voor weidevogels. Ze zijn een kenmerkend, maar inmiddels zeldzaam onderdeel van het bollenlandschap.



Laag 1 en ligging binnen Bestaand stads- en dorpsgebied

Gebieden met bijzondere kwaliteit (beschermingscategorie 2)

De provincie wil een aantal specifieke waarden en gebieden in stand houden omdat ze landschappelijk, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn. In die hoedanigheid leveren ze een belangrijke en specifieke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland. De instandhouding van deze waarden vraagt om hierop toegespitste vormen van bescherming en ontwikkeling, naast de generieke bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn mogelijk, maar met inachtneming van het instandhouden van de specifieke waarden.

Het betreft gebieden met de volgende kwaliteiten:

- Belangrijke weidevogelgebieden, gelegen buiten het NNN, vanwege de specifieke maatschappelijke verantwoordelijkheid voor deze karakteristieke en kwetsbare vogels, die mede de kwaliteit van het Zuid-Hollandse (veen)weidelandschap bepalen.
- Openbare recreatiegebieden, vanwege hun onmisbare bijdrage aan de leef- en vestigingskwaliteit in zowel het stedelijk als het landelijk gebied in de provincie.
- Groene buffers. Als landschap zijn deze gebieden relatief klein, soms ruimtelijk versnipperd en altijd medebepaald door stadsranden. Behoud van deze ruimtes is van belang voor de identiteit en leefkwaliteit van het stedelijk gebied. De stedelijke druk is relatief groot, maar tegelijkertijd vormen ze op de schaal van de provincie een onmisbare 'tegenhanger' van de stedelijke dynamiek en verdichting. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn hier mogelijk, maar extra bescherming tegen (grootschalige) stedelijke ontwikkeling is van belang om de schaal en het karakter van deze gebieden in stand te houden.

Beoordeling en conclusie

Op de laag van de ondergrond ligt het plangebied in een rivierdeltacomplex; op de laag van de natuur- en cultuurlandschappen is geen eenheid toegekend, op de laag van de stedelijke occupatie is het gebied aangeduid als dorpen en stede en op de laag van de beleving komt het plangebied niet voor. Het is ook niet opgenomen in een gebiedsprofiel. Het plangebied ligt volgens de omgevingsvisie binnen bestaand stads- en dorpsgebied.

Omgevingsvisie Stedelijke ontwikkelingen binnen bestaand stads- en dorpsgebied
Beleidskeuze:

In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie.

Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. De Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in nationale wet- en regelgeving Toepassing is van provinciaal belang, daarom is in de verordening een verwijzing opgenomen naar de Rijksladder.

Uitgangspunt van de Ladder is dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte en in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Het doel is een zorgvuldig gebruik van de ruimte. De provincie wil bevorderen dat de ladder op (sub)regionaal niveau wordt toegepast en dat samenwerkende gemeenten een gezamenlijk beeld ontwikkelen van de ontwikkelmogelijkheden binnen en buiten bestaand stads- en dorpsgebied. De gemeenten stemmen de geplande opgave met behulp van actuele regionale visies voor in ieder geval wonen en kantoren af met andere gemeenten in de regio. Het is aan gemeenten zelf om te bepalen of zij ook behoefte hebben aan regionale visies ter afstemming van het beleid met betrekking tot bedrijventerreinen en detailhandel, of aan regionale ruimtelijke visies. De provincie laat die keus aan hen. Gedeputeerde Staten kunnen echter voor een bepaalde regio aangeven dat het nodig is om een regionale visie voor bedrijventerreinen te maken.

Een beschermingscategorie is ter plaatse niet toegekend (deze zijn via de Omgevingsverordening aangewezen, zie hierna).



Plangebied t.o.v. gebieden met een beschermingscategorie

Beoordeling en conclusie

Het plan ligt binnen bestaand stedelijk gebied en maakt op een duurzame wijze gebruik van de bestaande ruimte. Bovendien wordt de verkeerssituatie en daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in en rond het gebied verbeterd. Dit is uiteindelijk ook gunstig voor het vestigingsklimaat alsook het woon- en leefklimaat. Het plan is in overeenstemming met de provinciale omgevingsvisie.

3.3.2 Omgevingsverordening (2019)

De Omgevingswet treedt in 2022 in werking. De provincie Zuid-Holland kiest ervoor om in aanloop naar de komst van de Omgevingswet twee belangrijke kerninstrumenten van deze wet – de omgevingsvisie en de omgevingsverordening – op basis van huidig recht vast te stellen. Deze verordening integreert achttien verordeningen met het oog op het vereenvoudigen en harmoniseren van de provinciale regels voor de fysieke leefomgeving.

Het algemene artikel 6.9 is op de gehele provincie van toepassing:

Een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, onder de volgende voorwaarden ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit:

a. de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, voorziet geen wijziging op structuurniveau, past bij de aard en schaal van het gebied en voldoet aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen); als de ruimtelijke ontwikkeling past binnen de bestaande gebiedsidentiteit, maar wijziging op structuurniveau voorziet (aanpassen), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit per saldo ten minste gelijk blijft door:

1° zorgvuldige inbedding van de ontwikkeling in de omgeving, rekening houdend met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en

2° het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid;

c. als de ruimtelijke ontwikkeling niet past bij de bestaande gebiedsidentiteit (transformeren), wordt deze uitsluitend toegestaan mits de ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe ontwikkeling is gewaarborgd door:

1° een integraal ontwerp, waarin behalve aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied ook aandacht is besteed aan de fysieke en visuele overgang naar de omgeving en de fasering in ruimte en tijd, alsmede rekening is gehouden met de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart; en

2° het zo nodig treffen van aanvullende ruimtelijke maatregelen als bedoeld in het derde lid.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt als bedoeld in het eerste lid bevat een beeldkwaliteitsparagraaf, waarin het effect van deze ontwikkeling op de bestaande kenmerken en waarden wordt beschreven en waaruit blijkt dat de ruimtelijke kwaliteit ten minste gelijk blijft, voor zover het gaat om een ruimtelijke ontwikkeling.

De functie is passend binnen het gebied/ de gebiedsidentiteit en is van kleinschalige aard zodat het gaat om inpassen.

Beoordeling en conclusie

In dit hoofdstuk is ingegaan op de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. In hoofdstuk 2 is gelet op de verordening de ontstaansgeschiedenis beschreven, de kenmerkende structuur en principes en de wijze waarop het plan daarbinnen past. Het plan past binnen de omgevingsverordening.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Regionale Structuurvisie 2020 (2012)

Regio Holland Rijnland ligt midden in de Randstad en telt ruim vijfhonderdduizend inwoners. De gemeenten Alphen aan den Rijn, Kaag & Braassem, Hillegom, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude werken samen in het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland. In de Regionale Structuurvisie 2020 verwoorden deze veertien gemeenten hun ruimtelijke visie op de regio.

Holland Rijnland is een regio waar het prettig wonen, werken en recreëren is en die kansen benut en bedreigingen tegengaat. De veertien aangesloten gemeenten werken samen aan hun ambities en opgaven. Met als doel: een goede balans realiseren tussen gebiedsontwikkeling en behoud van het oorspronkelijke karakter.

Beoordeling en conclusie

Onderhavig plan draagt bij aan een verbetering van het woon- en werkklimaat en is daarom in overeenstemming met de regionale structuurvisie.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Toekomstvisie Leiderdorp 2025 (2012), Samenwerken en verbinden

Voor Leiderdorp is een toekomstvisie opgesteld welke is vastgesteld door de raad d.d. 19 december 2012. Hiermee is een raamwerk voor de toekomst van Leiderdorp tot stand gekomen. Deze toekomstvisie dient als kader voor de ruimtelijke en maatschappelijke structuurvisies. Het samenhangende geheel van deze documenten vormt de integrale toekomstvisie.

- De inwoners van Leiderdorp willen samenleven in rust en ruimte, met een open blik naar hun regio.
- De gemeente het thuisgevoel van Leiderdorp bewaken, en de polders toegankelijk maken voor de regio. De dynamiek in ons stedelijk gebied vraagt dat de gemeente blijft vernieuwen, verbeteren en ontwikkelen. De gemeente zal goed blijven luisteren naar vragen uit de samenleving.
- Samenleven is samen doen, betrokken zijn bij elkaar en verantwoordelijkheid nemen. De gemeente wil slim verbinden, kritisch kijken naar gemeentelijke taken en efficiënt samenwerken met alle partijen. Leiderdorp is van en voor alle inwoners. De gemeente faciliteert, binnen haar mogelijkheden, dat inwoners zelf in staat zijn om goed te wonen, goed te werken en goed te leven in hun gemeenschap. Daar waar dit niet op eigen kracht mogelijk is zullen wij een vangnet zijn voor degenen die bepaalde voorzieningen nodig hebben

De visie wordt via 5 thema's behandeld: maatschappij, ruimte, financiën, bestuur en economie. Elk thema is onderverdeeld in de aspecten ontwikkelingen, uitdagingen, overwegingen, koers en illustratie.

Voor het thema Ruimte zijn de volgende koersrichtingen benoemd:

- De kwaliteit van de openbare ruimte waar nodig en mogelijk handhaven op een bij het gebruik van de ruimte passend niveau;
- Tegemoetkomen aan de woningbehoefte door woningen te realiseren op basis van demografische ontwikkelingen;
- Woningen realiseren door verdichting en door transformatie van kantoorgebouwen;
- Polders en parken open laten;
- Duurzaam in stand houden van buitengebieden, groen en water, en van groen binnen de bebouwde kom;
- Woonwijken, winkelcentra en bedrijventerreinen bereikbaar houden: te voet, met de fiets, met de auto en met het openbaar vervoer, ook voor mindervaliden;
- Mobiliteit, infrastructuur en economie beschouwen vanuit het niveau van de Leidse regio.

Op 4 februari 2013 heeft de gemeenteraad de kaders vastgesteld voor het opstellen van een maatschappelijke en ruimtelijke structuurvisie. Deze structuurvisies maken deel uit van de Toekomstvisie Leiderdorp 2025, waarin het gemeentebestuur aangeeft welke koers zij wil varen op de thema's maatschappij, ruimte, economie, bestuur en financiën. De eerste twee thema's, maatschappij en ruimte, worden uitgewerkt in de maatschappelijke structuurvisie en ruimtelijke structuurvisie. De maatschappelijke en ruimtelijke structuurvisies geven aan hoe de gemeente op lange termijn om wil gaan met ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt een afwegingskader om bij nieuwe beleidskeuzes een afweging te kunnen maken tussen mogelijke scenario's. Beide structuurvisies zijn een concretere vertaling van de in de Toekomstvisie 2025 gekozen koers.

Beoordeling en conclusie

Met de herinrichting van de Simon Smitweg wordt een bijdrage geleverd aan een goede bereikbaarheid van de woonwijken eromheen, de functies aan het Amaliaplein en het kantoor/bedrijf/voorzieningsgebied in de omgeving van de Willem Alexanderlaan/ W4 gebied.

3.5.2 Ruimtelijke structuurvisie (2015)

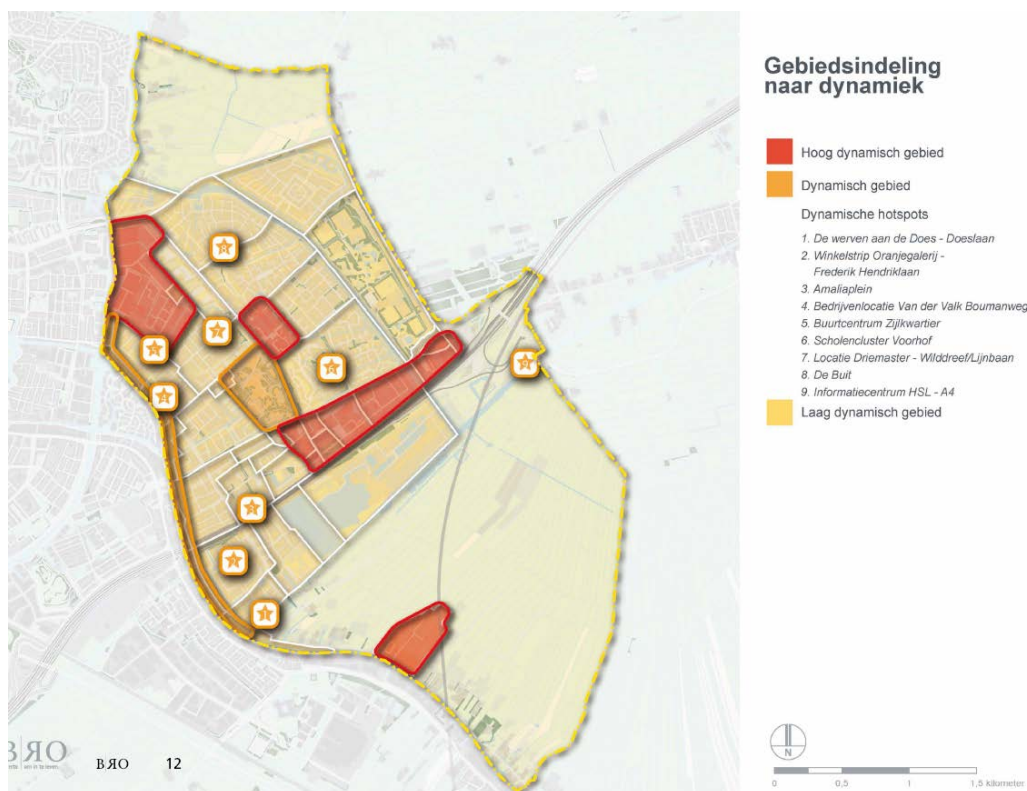
De ruimtelijke structuurvisie is een thematische uitwerking van de Toekomstvisie (zie hierboven). In deze ruimtelijke structuurvisie schetst de gemeente de ambities voor de toekomst.

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen die de komende 20 jaar van belang zijn worden benoemd, rekening houdend met trends in de samenleving zoals vergrijzing en veranderende mobiliteit. Ook geeft de visie aan welke de rol de gemeente heeft in het verwezenlijken van de ambities. De gemeente zet in op versterking van de identiteit en cultuurhistorische structuren van Leiderdorp. Er worden 15 uitgangspunten (hoofdkeuzen) geformuleerd, welke vervolgens per deelgebied worden uitgewerkt.

1. Versterken van de identiteit en cultuurhistorische structuren;
2. Versterken van de kwaliteit van winkelcentrum Winkelhof;
3. Wijkgerichte aanpak, anticiperen op sociaal-maatschappelijke realiteit;

4. Anticiperen op afname van de auto-gerichtheid door vergrijzing en nieuwe werken;
5. Meervoudig gebruik en herontwikkeling van bestaand vastgoed;
6. Aanpassen van naoorlogse woningen aan moderne eisen;
7. Functiemenging mogelijk maken in meer jonge woonwijken;
8. Voorzien in de woningbehoefte door verdichting van bestaand dorpsgebied en de polders open en toegankelijk houden;
9. Grootschalige economische bedrijvigheid in werkgebieden en kleinschalige bedrijvigheid in woonwijken;
10. Economische focus op zorg, retail en kennis;
11. Voor de leefbaarheid focus op vrijetijdsbeleving, sport, cultuur en horeca;
12. Onderhouden, behouden en versterken van groen-blauwe netwerken;
13. Uitbreiden van het langzaamverkeer netwerk en versterken van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte;
14. Stimuleren van duurzaamheid: klimaatbestendig en energie-efficiënt;
15. Samenwerken en afstemmen in de regio.

In de visie wordt onderscheid gemaakt in laag- en hoogdynamische gebieden. Ook zijn er dynamische hotspots aangewezen, locaties die op termijn ruimtelijk dan wel functioneel getransformeerd zullen worden.



Kaart ruimtelijke structuurvisie gebiedsindeling naar dynamiek

Beoordeling en conclusie

Het plangebied ligt in hoogdynamisch gebied, de 'A4-zone'. De A4-zone biedt ruimte voor verschillende soorten werkmilieus. Het gebied is goed ontsloten, zowel lokaal als regionaal. Het gebied is daarom geschikt voor kantoren, bedrijven, zorg en retail. Ter hoogte van de Simon Smitweg kan ook worden aangesloten op de omliggende woonfuncties, maar verder is het gebied minder geschikt voor woningbouw omdat het dichtbij de rijksweg en ver van (dagelijkse) voorzieningen

is gelegen. Voor vrijkomende maatschappelijke kantoren dichtbij het ziekenhuis is transformatie naar wonen nog wel een optie. Verplaatsing van bedrijfs- en retailfuncties naar de A4-zone kan wel op andere plekken ruimte creëren, zoals bijvoorbeeld op de Baanderij. Zo draagt de A4-zone ook indirect bij aan de woningbouwcapaciteit in Leiderdorp.

Er liggen kansen voor versterking van de perifere detailhandel en grootschalige detailhandel (PDV/GDV). De komst van Ikea en verbreden van het aanbod bij WOON geeft dit deel van de A4-zone een goed startpunt voor de transformatie van deze zone naar een gebied met een mix van winkels, horeca en leisure (allemaal 'vertier'). Daarvoor is een goede verbinding tussen de verschillende functies een belangrijke voorwaarde en vormt de dwarswatering niet allen een barrière maar ook een kans voor het versterken van de verblijfskwaliteit. Behalve ruimtelijk zal ook in de beleving gewerkt moeten worden aan het imago van het gebied, zodat het als één herkenbaar geheel wordt ervaren.

In het gehele gebied zijn bereikbaarheid en parkeren een centraal thema. Er ligt een goede kans om de relatie met de polders te verbeteren en het gebied toegankelijker te maken voor de inwoners en bezoekers van Leiderdorp. Binnen de hele A4-zone staan functies onderling in verbinding en draagt uitwisseling binnen het gebied bij aan het geheel.

De opgave in de A4-zone ligt in het vinden van de synergie tussen alle in het gebied aanwezige functies. De goede bereikbaarheid en zichtbaarheid geven de A4-zone een grote economische potentie, maar de huidige inrichting van het gebied is niet voldoende flexibel om daar in de komende jaren invulling aan te geven. De functies in het gebied moeten elkaar kunnen aanvullen om de potentie te kunnen waarmaken. De A4-zone heeft door de goede bereikbaarheid en ligging de potentie om een regionale toplocatie voor economische ontwikkeling te worden.

Met de aanpassingen aan de Simon Smitweg (en de Ericalaan) verbetert de doorstroming van het verkeer. Daarmee verbetert de bereikbaarheid en wordt de zone nog aantrekkelijker voor de in de structuurvisie genoemde functies die wenselijk zijn in het gebied. Zodoende draagt de ontwikkeling bij aan de ambities zoals geformuleerd in de structuurvisie.

3.5.3 Stedenbouwkundig plan W4 (2004)

Stedenbouwkundig Plan W4 (2002)

Voor de gebieden aan weerszijden van de A4 is door het gemeentelijke Ontwikkelingsbedrijf W4 een Stedenbouwkundig Plan W4 opgesteld (september 2002). In dit plan zijn de vijf specifieke ontwerpogaven met betrekking tot de verdiepte en verbrede A4 in relatie tot de omgeving weergegeven. Dit betrof achtereenvolgens de vormgeving van het oude dorp, de realisatie van groene structuren en verbindingen met het Groene Hart, de transformatie van de stadsrandzones, de verbindingen binnen het plangebied en de inpassing van de A4.



Afbeelding structuurvisiekaart ("beslistekening")

De verbinding Ericalaan - Mauritssingel is in de visie een belangrijke verbindende lijn voor zowel de bestaande als de nieuwe buurten Plantage en Kalkhaven. Hierbij is doorzicht van cruciaal belang, die ontstaan doordat de A4 ca. 10 m zal dalen. Dit heeft gevolgen voor de rooilijnen van de wegen, voor de oversteek over de snelweg heen en de geluidswerende voorzieningen die daar worden toegepast. Het viaduct over de A4 zou zowel vanuit de belevingswaarde alsook vanuit de verkeerskundige wensen breder dienen te worden uitgevoerd; een brede passage garandeert meer verblijfskwaliteit en verkleint de barrière. Om het effect van de nieuwe Knopen in het Oude Dorp te versterken, is het van belang om daar bestemmingen te realiseren die een verzorgingsfunctie voor het Oude Dorp hebben. Aan de Ericalaan valt te denken aan de Brede School, een gezondheidscentrum en commerciële voorzieningen van beperkte omvang. Deze Knoop zal een functie hebben voor de bestaande bewoners van het Oude Dorp, en voor de toekomstige bewoners van de Plantage en Kalkhaven. De Nieuwe Hoogmadeseweg die loopt van de Ericalaan achter het zwembad en begraafplaats langs naar de Simon Smitweg moet worden heringericht. Deze weg biedt een alternatief voor auto- en vrachtverkeer vanaf de Achthovenerweg met bestemming Leiderdorp of de A4 noord. Tevens ontsluit deze weg de nu nog vrijwel onbereikbare randzone langs de A4 en maakt dit het mogelijk om het achterterrein van het zwembad als voorkant in te richten.

Beoordeling en conclusie

Bovenstaande samenvatting van het 'W4-plan' geeft weer hoe nagedacht is over het gebied in relatie tot verdiepte ligging van de A4. Inmiddels is een groot deel van de visie ook daadwerkelijk gerealiseerd. De A4 is verdiept en de oversteek van Ericalaan naar Mauritssingel is gerealiseerd. De Willem Alexanderlaan is gerealiseerd en er zijn diverse functies aan weerszijden van de A4 ontwikkeld. Daarnaast zijn aan het Amaliaplein een supermarkt en woningen gerealiseerd. In het kader hiervan is geconstateerd dat het extra verkeer als gevolg hiervan de verkeerssituatie verslechterd, terwijl die nu al niet optimaal is. Dit bestemmingsplan speelt in op dit probleem, zie hoofdstuk 1 en 2. Daarmee wordt een verdere bijdrage geleverd aan het W4plan.

3.5.4 Groenstructuurplan Leiderdorp 2000, update 2012

Het doel van het Groenstructuurplan Leiderdorp 2000 is te bepalen waar de structuur van het groen en water in samenhang met het landschap en de ruimtelijke opbouw van Leiderdorp kan worden versterkt.

De kansen in het ruimtelijke beeld van water, wegen en groen van Leiderdorp vormen de bouwstenen voor de hoofdgroenstructuur. Dit zijn: 1) de groen-blauwe ruggengraat, 2) de landschappelijke contramal en 3) de confrontatie tussen stad en land.

Tot de "groen-blauwe ruggengraat" behoren de Engelendaal, de Ericalaan/Van der Valk Bouwmanweg met landschappelijke inrichting en de wijkontsluitingswegen met groenaankleding (en water) daar dwars op. De "groen-blauwe ruggengraat" valt eveneens samen met drie netwerken voor de natuur: waternatuur, bermnatuur en bosnatuur. De netwerken verbinden de groen-blauwe ruggengraat met de landschappelijke contramal.

Om Leiderdorp ("de mal") ligt een "landschappelijke contramal": de open gebieden en de hoofdwatergangen met een herkenbare groenaanleg. Kenmerkend zijn de Oude Rijn met bomenrij en Jaagpad langs het water, de Dwarswatering met open groene en bloemrijke taluds, de Does en Ruigekade met een open landschappelijk beeld. De watergangen vanaf de hoofdwatergangen (Dwarswatering en Oude Rijn) naar de Houtkamp liggen grotendeels parallel aan de wijkontsluitingswegen (de ribben) uit de groene ruggengraat.

In het centrum van Leiderdorp komen de stedelijke groene ruggengraat en de landschappelijke contramal bij elkaar in de Houtkamp en het winkelcentrum. Het stedelijke en het landelijke groen versterken elkaar op die plaats en bieden aanknopingspunten voor de inrichting van het nieuwe centrumgebied van Leiderdorp.

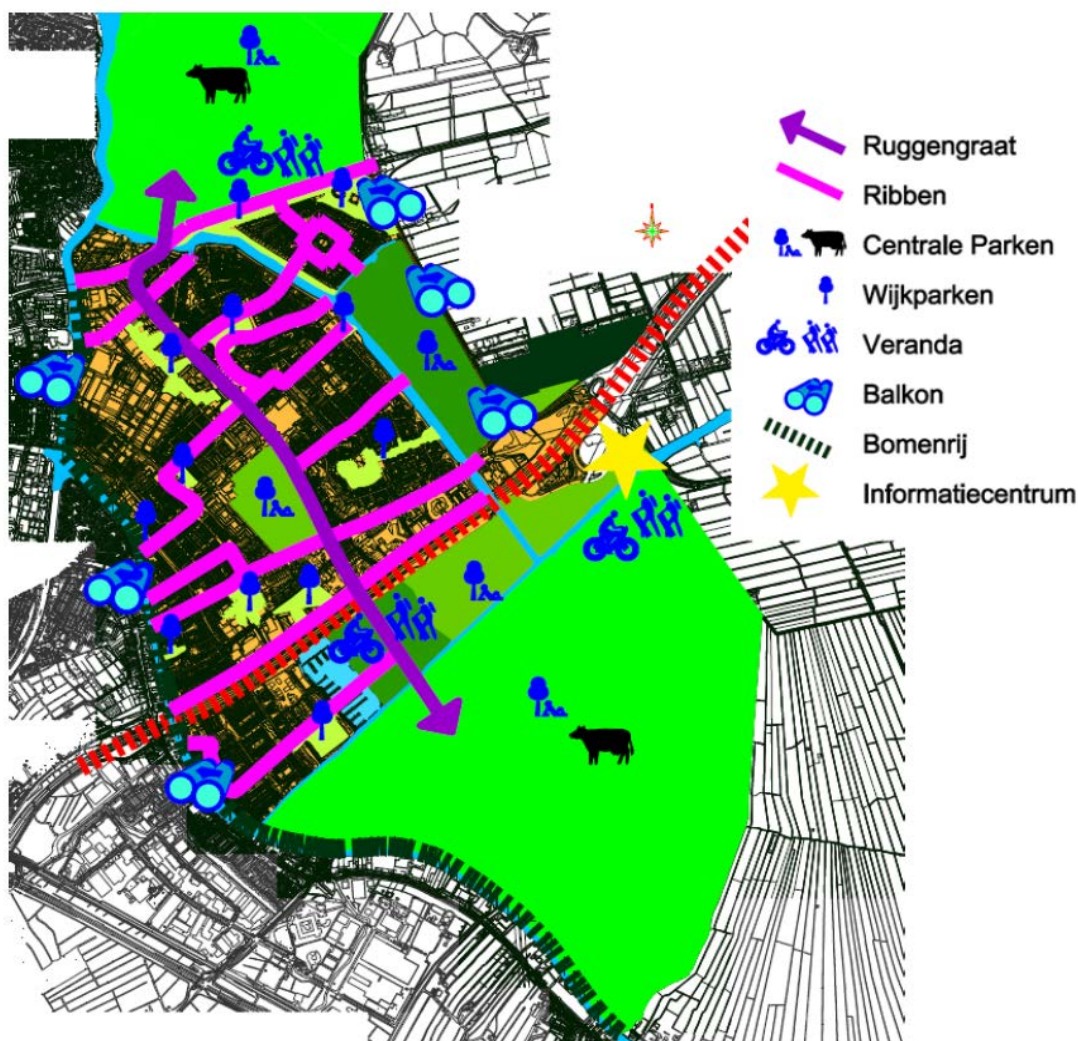
Naast de genoemde drie kansen of bouwstenen is een vierde bouwsteen vastgesteld. Het gaat om de groene sferen in de wijken. Het beeld van het groen buiten de hoofdgroenstructuur wordt bepaald in verschillende wijksferen en de historische relictten die zich daarbinnen bevinden. De invulling van de wijksferen is een afgeleide van de invulling van de hoofdgroenstructuur. Voor de wijksferen geldt in algemene zin: behoud en versterking.

De confrontatie tussen stad en land lag in 2000 in het centrum van Leiderdorp.

De ontwikkelingen in het centrumgebied werden gezien als mogelijkheid om het stedelijke groen rond de promenade en de uitbreiding van het winkelcentrum en het landelijke groen uit de Houtkamp en de Heemtuin elkaar te laten versterken. Vanaf 2007 richten we ons als we het over de stad-landrelatie hebben steeds meer op de randen van de stad en hoe je van daaruit het land kunt beleven. Het liefst door er via de veranda in te kunnen stappen. Om die reden is het groenplan geactualiseerd in 2012. Het groenbeleid is er op gericht om de hoofdgroenstructuur verder te versterken en daar waar mogelijk verder uit te bouwen. Dat doet de gemeente door te werken aan de bouwstenen van de hoofdgroenstructuur.

De Leiderdorpse hoofdgroenstructuur is opgebouwd uit deze bouwstenen:

- Ruggengraat
- Ribben
- Centrale parken
- Wijkparken
- Veranda
- Balkon
- Bomenrij



Hoofdgroenstructuur Groenstructuurplan Leiderdorp

Beoordeling en conclusie

Er heeft een 'groentoets' plaatsgevonden, welke als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd¹⁶. Deze groentoets kan gezien worden als verdere uitwerking van de groentoets zoals die heeft plaatsgevonden in het kader van het Amaliaplein (Groentoets Amaliaplein_Leiderdorp april 2018). In die groentoets is de groene rib de Willem Alexanderlaan van belang omdat deze dus onderdeel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur en waardoor er kansen zijn deze te versterken. In de groentoets wordt geconcludeerd dat het groen dat terugkomt van hogere kwaliteit is/ moet zijn. De huidige kwaliteit is matig en bestaat voornamelijk uit zaailingen en doorgeschoten heesters. Veel voorkomende soorten zijn: braam, vlier, kornoelje, wilg, esdoorn, els en es. Ook de aanwezige vleugelnoten (bomen) hebben voor veel wortel opslag gezorgd. Op sommige plaatsen is de beplanting ondoordringbaar. Er is compensatie uitgevoerd, ook v.w.b. de bomen die terug komen.

De Ericalaan krijgt, door de aanplant van nieuwe bomen, meer het karakter van een laan.

Er heeft in het kader van de ontwikkeling een groentoets plaatsgevonden, die deels gezien kan worden als aanvulling van de groentoets voor het Amaliaplein. De groentoets is toegevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan¹⁷ en is samengevat in paragraaf 2.3.

Gelet op bovenstaande, en wanneer rekening wordt gehouden met de aanbevelingen, is het plan in overeenstemming met het Groenstructuurplan.

3.5.5 Bomenbeleidsplan (2007) en Bomenbeleidsplan 2017 (geactualiseerd bomenbeleidsplan)

De doelstelling van het Bomenbeleidsplan is er voor te zorgen dat het gemeentelijk bomenbeleid, met een door de gemeenteraad vastgestelde integrale bomenvisie als basis, een voldoende scoort volgens de Bomenstichtingnorm. De visie is de bomen te beschermen. Bomen vervullen tal van functies:

- Bomen geven de leefomgeving maat en structuur;
- Bomen verhogen de verkeersveiligheid;
- Groen ontspant, geeft rust en leidt tot meer bewegen;
- Bomen verhogen de waarde van woningen;
- Bomen hebben een positieve invloed op het microklimaat in het dorp;
- Bomen halen de natuur het dorp in;
- Bomen vertellen over het ontstaan van het landschap en oefenen aantrekkingskracht uit op de recreant.

De bomen die deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur verdienen ook een voorkeursbehandeling, zowel als het gaat om bescherming als om onderhoud.

¹⁷ Bijlage 10. Groentoets Simon Smitweg – Willem Alexanderlaan, gemeente Leiderdorp, juni 2020

Potentieel bijzonder waardevolle bomen verdienen extra bescherming. Het gaat om bomen die de potentie hebben om in de nabije toekomst te worden opgenomen op de lijst met bijzonder waardevolle bomen.

De zorg voor bomen is een kwestie van beheer en onderhoud maar speelt ook bij ruimtelijke ontwikkelingen. Bestaande bomen vragen tijdens de (her)inrichting van een gebied beschermende maatregelen, zodat ze na de (her)inrichting van de openbare ruimte gezond verder kunnen groeien. Nieuwe bomen stellen andere eisen aan de openbare ruimte. Bij de aanleg van nieuwe bomen voldoende rekening gehouden moeten worden met de toekomstige ruimte (zowel bovengronds als ondergronds) die de boom nodig heeft om tot een volwassen exemplaar uit te groeien.

Op 29 mei 2017 is het bomenbeleidsplan 2017 vastgesteld. Het nieuwe Bomenbeleidsplan 2017 actualiseert het Bomenbeleidsplan 2007 en sluit hierbij aan. Het bevat een eenduidig handelingskader voor de gemeente om te reageren op meldingen van overlast. Met het beleid wil de gemeente beter aansluiten op de gewenste situatie, waarbij we het groene karakter van ons dorp behouden door te investeren in een bomenbestand van goede kwaliteit.

Verordening op de beplantingen 2018 Leiderdorp

De Verordening op de beplantingen 2018 Leiderdorp bevat de juridische verankering van het groenstructuurplan en het bomenbeleidsplan ten aanzien van het verwijderen van groen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen vereist de gemeente Leiderdorp dat er een groentoets wordt uitgevoerd. Dat is een 'Bomen Effect Analyse' (BEA) die is verbreed naar alle beplantingen. Hierin staat voor al het groen binnen het te ontwikkelen gebied aangegeven welk effect de ruimtelijke ontwikkeling hierop heeft. De groentoets voorziet in een plan van aanpak voor mitigerende en compenserende maatregelen die ervoor zorgen dat de effecten van de geplande ontwikkeling de kwaliteit van al het groen op en nabij de locatie van de ontwikkeling, alsook de groen- en ecologische structuren niet zal afnemen en liefst nog toeneemt.

Beoordeling en conclusie

Er heeft een 'groentoets' plaatsgevonden, welke als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd¹⁸. In deze groentoets wordt nader ingegaan op welke wijze het plan rekening houdt met de beleidsdoelen uit het groenstructuurplan en het bomenbeleidsplan 2017.

Het bestaande groen is geïnventariseerd en er is aangegeven op welke wijze het groen dat binnen het relevante onderzoeksgebied ligt ingepast kan worden in de geplande ontwikkelingen. Daar waar het niet mogelijk is het groen in te passen wordt onderbouwd waar en op welke wijze compensatie zal plaatsvinden. Met als uiteindelijk resultaat dat de groenstructuur binnen het Amaliaplein er niet op achteruit gaat en daar waar mogelijk nog versterkt zal worden.

¹⁸

Bijlage 10. Groentoets Simon Smitweg – Willem Alexanderlaan, gemeente Leiderdorp, juni 2020

In de groentoets is toegelicht hoe het onderzoeksgebied bepaald is en in tabelvorm en tekeningen is zichtbaar gemaakt welk en hoeveel groen verdwijnt als gevolg van de ontwikkeling. Ter compensatie is een taakstelling beschreven en deze is eveneens in tabelvorm en tekeningen zichtbaar gemaakt. Het uitvoeren van deze taakstelling is als voorwaardelijke verplichting in de planregels van dit bestemmingsplan opgenomen.

Gelet op bovenstaande en aangezien er rekening wordt gehouden met de aanbevelingen uit de groentoets, is het plan in overeenstemming met het Groenstructuurplan en het Bomenbeleidsplan 2017 alsook de verordening op de beplantingen.

3.5.6 W4 Leiderdorp Compensatieplan Groen voor Bomen (2005)

Als gevolg van de verbreding van de A4 en de herinrichting van de omliggende W4-gebieden zal een groot gedeelte van het huidige groen verdwijnen. Uitgangspunt bij het stedenbouwkundige plan is het realiseren van een hoogwaardige groeninrichting die aansluit op een bijdraagt aan de groenstructuur van Leiderdorp. In het compensatieplan wordt het groen dat verdwijnt aangegeven en vergeleken met het nieuwe groen. Er worden aanbevelingen gedaan voor het nieuwe groen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in deelgebieden.

Beoordeling en conclusie

Ten aanzien van het plangebied, dat gelegen is in deelgebied Parallelweg-zuid e.o., is het te verwijderen groen gemarkeerd, zie voornoemde groentoets met compensatieplan. In het compensatieplan wordt aangegeven waar het groen dat verwijderd wordt, gecompenseerd moet worden.

Conclusie

Het plan geeft uitvoering c.q. is in overeenstemming met de beleidsnotitie W4 Leiderdorp Compensatieplan Groen voor Bomen.

3.5.7 Mobiliteitsvisie Bereikbaar en op weg (2020)

De nieuwe mobiliteitsvisie vraagt op grond van de evaluatie om voortzetting van succesvol beleid en ontwikkeling van een nieuwe, richtinggevende koers voor de toekomst. Dit laatste vanuit het perspectief van veranderende modaliteitsvoorkeuren in Leiderdorp. De gemeente Leiderdorp grijpt dit moment zodoende aan om een volledig nieuwe mobiliteitsvisie te ontwikkelen. Deze nieuwe mobiliteitsvisie biedt kaders voor de nieuwste trends en nieuwe majeure ontwikkelingen.

Er worden mede op basis van trends, ontwikkelingen en voorkeursmodaliteiten 5 (overkoepelende) doelstellingen geformuleerd.

Duurzaamheid: Duurzaamheid gaat over het realiseren van zo min mogelijk belasting van het milieu door het verkeer. Duurzaamheid heeft betrekking op het beperken van uitstoot, materiaalgebruik en recycling en energiegebruik van het mobiliteitssysteem. Het is zaak om ervoor te zorgen dat een weg zo goed als mogelijk ingepast wordt met zo min mogelijk negatieve effecten voor de omgeving. Doelstelling vanuit de duurzaamheidsagenda is vermindering van de CO₂-uitstoot van het mobiliteitssysteem.

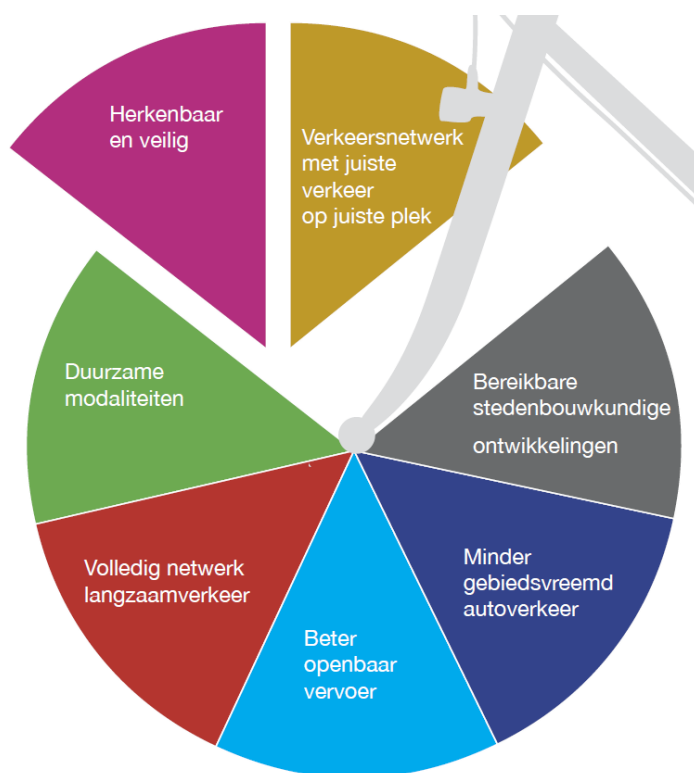
Verkeersveiligheid: Verkeersveiligheid gaat over het voorkomen van (bijna) ongelukken en incidenten tijdens verplaatsingen. Dat geldt voor alle verkeersdeelnemers en vraagt bijzondere aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers en doelgroepen (waaronder kinderen en senioren). Cruciaal is voorspelbaarheid van situaties en het volgens de regels handelen van verkeersdeelnemers. Schijnveiligheid dient daarbij vermeden te worden. Onder veiligheid verstaan we zowel objectieve als subjectieve sociale en verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid: Bereikbaarheid is van belang om te zorgen dat bewoners en bezoekers van A naar B kunnen komen zowel binnen Leiderdorp, in de regio als daar buiten. Dat geldt ook voor het leveren van goederen. Het faciliteren van die vervoersbehoefte is belangrijk om Leiderdorp economisch vitaal te houden en een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bewoners en bedrijven te zijn. De verschillende modaliteiten kennen daarbij elk hun eigen voor- en nadelen. Afstand, tijd en motief zijn daarin belangrijke factoren.

Inclusiviteit: Inclusiviteit betekent dat iedereen mee kan doen en op een passende manier van A naar B kan komen. Ongeacht of je een fysieke beperking hebt en meer of minder koopkrachtig bent. Zeker nu mensen tot op steeds hogere leeftijd zelfstandig blijven wonen is inclusiviteit van belang.

Gezondheid: Gezondheid gaat over het welzijn van bewoners en bezoekers in hun omgeving. Het beperken van overlast van verkeer (qua geluid, ruimtebeslag en uitstoot) hoort daar bij. Gezondheid betekent verder ook dat bewoners en bezoekers worden uitgedaagd om gezond te zijn en blijven. Dat vraagt om een inrichting van de openbare ruimte die uitnodigt om actief te zijn. Een aantrekkelijk ingerichte leefomgeving draagt daaraan bij.

Dit leidt tot de volgende beleidsdoelen.

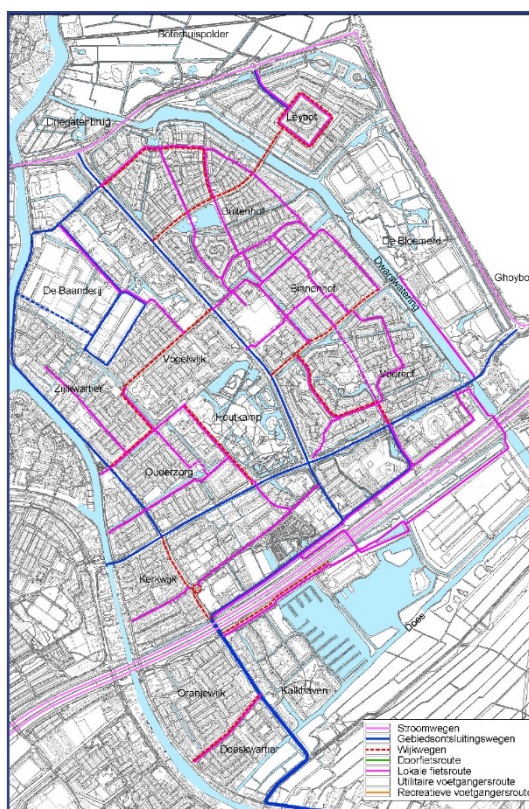


Beoordeling en conclusie

Vanuit de voorkeursmodaliteiten en de beleidsdoelen komen we tot zes uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid. Relevant voor dit plan is met name het doel: 'autoverkeer meer buitenom en over hoofdroutes'.

Zeker voor langere verplaatsingen van en naar de Leidse regio is de auto voor veel bewoners onmisbaar. Daarin faciliteren de grofmazige hoofdroutes uitstekend. We verleiden automobilisten om gebruik te maken van de ring- en snelwegen om Leiderdorp heen. Door doorgaand regionaal verkeer zo veel mogelijk buitenom Leiderdorp te leiden, vermindert de hinder van dit gebiedsvreemd autoverkeer binnen de bebouwde kom van Leiderdorp. Ook verleiden we bewoners en bezoekers om in Leiderdorp meer gebruik te maken van de hoofdroutes, om zo sluipverkeer door de wijken te verminderen. Waar nodig doen we daarvoor in het belang van de verkeersveiligheid en voor het langzaam verkeer aanpassingen in de verkeerscirculatie. We zorgen er daarbij voor dat je in Leiderdorp wel altijd met de auto van A naar B kunt.

De wegcategoryering volgens de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig gaat uit van drie wegcategoryeën: stroomwegen (SW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en erftoegangswegen (ETW). Voor deze wegcategoryeën zijn uniforme inrichtingskenmerken landelijk bepaald door CROW. Leiderdorp hanteert deze richtlijnen vanuit het principe: 'Pas toe of leg uit'. In de praktijk blijken er wegen te zijn die zowel de functie verblijven (erftoegangsweg) als aansluiten (gebiedsontsluitingsweg) vervullen, de zogenaamde wijkwegen.



Netwerkaart Leiderdorp

De Simon Smitweg is als gebiedsontsluitingsweg aangegeven. Deze wegen hebben als functie een gebied aan te sluiten op een weg van hogere orde. De wegvakken zijn gericht op het stromen, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten. De Simon Smitweg wordt ingericht conform de principes van het CROW/ Duurzaam Veilig en wordt herkenbaar ingericht. Een herkenbare, uniforme inrichting voor weggebruikers bevordert naleving van verkeersregels en voorspelbaar gedrag en daarmee de veiligheid. Het plan levert voorts een bijdrage aan de leefbaarheid binnen de wijken door een betere afwikkeling van het verkeer. Het plan past zodoende binnen de mobiliteitsvisie.

3.5.8 Duurzaamheidsagenda 2011-2014 (2011)

Het algemene kader voor het milieubeleid van de gemeente Leiderdorp is vastgelegd in de Duurzaamheidsagenda "Samenwerken en Verbinden". Dit beleid kent een directe relatie met de ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld met betrekking tot de doelstellingen voor duurzame inrichting, voor duurzame (steden-)bouw, alsook voor het klimaat en energiebesparing. De gemeente Leiderdorp vindt het duurzaam ontwikkelen van het stedelijke gebied belangrijk. De gemeente streeft er naar dat elke ruimtelijke ontwikkeling bijdraagt aan het verbeteren van de kwaliteit van economie, maatschappij als milieu, zowel op de korte en lange termijn. Zij wil daarmee de kwaliteit en duurzaamheid van de stedelijke ontwikkeling op een zo hoog mogelijk niveau brengen. *DuBoPlus-*

Richtlijn

De gemeente Leiderdorp hanteert als uitgangspunt bij bouwprojecten (woningbouw < 10 woningen, utiliteitsbouw > 3000 m² bvo en de grond-, weg- en waterbouw voor

zowel nieuwbouw als renovatie) de Regionale DuBoPlus Richtlijn 20081 als duurzaam bouwen-maatlat¹⁹. Voor de woning- en utiliteitsbouw worden de duurzame prestaties berekend met het instrument de GPR-Gebouw. Voor elk thema geeft het instrument een kwaliteitsoordeel op een schaal van 1 tot 10.

Voor alle bouwprojecten geldt nu 7,0 op thema's, alleen voor thema Energie geldt 7,5 (voor gemeente Leiderdorp geldt 8,0). De GPR-waarde bouwbesluit bedraagt inmiddels eveneens ca. 7.0. Bij de omgevingsvergunning moet GPR-waarde aangetoond worden.

Klimaatprogramma

In 2008 heeft de gemeente Leiderdorp in samenwerking met de Milieudienst het Plan van aanpak regionaal Klimaatprogramma 2008-2012 Holland Rijnland en Rijnstreek vastgesteld. Voor het Klimaatprogramma Holland Rijnland en Rijnstreek wordt de klimaatambitie van het kabinet als uitgangspunt genomen. In de CO₂-kansenkaart is berekend, dat de kabinetsambitie een concrete CO₂-reductiedoelstelling van 600 kiloton in 2030 voor onze regio betekent. Dit klimaatbeleid is breed opgezet en bestrijkt onder meer de volgende doelgroepen: „Woningen“; „Bedrijven“; „Duurzame energieproductie“; „Bouwers en projectontwikkelaars“ en „Mobiliteit“. Dit programma kent onder meer een relatie met ruimtelijke ordening, doordat bij ontwikkelingen vanaf 50 woningen of 5.000 m² bvo bedrijfsgebouwen de kansen voor CO₂-reductie in aanmerking genomen dienen te worden een energievisie²⁰ ontwikkeld dient te worden. Ook voor nieuwbouwprojecten onder de 200 woningen moet een energievisie worden opgesteld. Doel hierbij is om te komen tot 18 -100% reductie van de CO₂-uitstoot, afhankelijk van de schaal van de ruimtelijke ontwikkeling.

¹⁹ GPR Gebouw® is een hulpmiddel bij het toetsen van dubo-ambities. Het is een praktisch programma om de plankwaliteit en milieubelasting van een project in samenhang te optimaliseren. Het programma GPR Gebouw® zet ontwerpgegevens van een gebouw om naar prestaties op het gebied van kwaliteit, toekomstwaarde en de gebruikelijke aspecten van duurzaamheid.

De ontwikkelaar informeert de gemeente met een GPR-Gebouw berekening of gelijkwaardig (meest recente versie) of aan de regionale ambitie wordt voldaan. Hiertoe ontvangt de ontwikkelaar van de gemeente een intakeformulier GPR-Gebouw. Op basis van een ingevuld intakeformulier ontvangt de ontwikkelaar een gratis sublicentie GPR-Gebouw.

²⁰ Een energievisie is een studie naar de vraag naar en opwekking van energie in een ruimtelijk project (warmte (stadsverwarming), koude, elektriciteit). Het project bevat meestal al een programma met uitsplitsing naar de soort functie (wonen,kantoor, bedrijven, voorzieningen In de openbare ruimte, etc). Per functie wordt de energievraag bepaald. Vervolgens wordt bekeken of de energievraag op gebouwniveau kan worden beperkt door bijvoorbeeld warmte-isolatie, slimme indelingen (tappunten dicht bij de CV), bepaalde energiebesparende installaties, etc. Voor de resterende energievraag wordt bekeken in hoeverre er duurzame energiebronnen voorhanden zijn.

Conclusie

Dit bestemmingsplan voorziet in de aanpassing van de Simon Smitweg, waarbij het kruispunt bij de Willem-Alexanderlaan een VRI kruispunt wordt, en die leidt tot lagere rijksnelheden en minder optrekkend verkeer, dat op haar beurt weer leidt tot minder uitstoot. Tevens zal tijdens de bouw- en aanlegfase aandacht gevraagd worden voor de inzet van zo schoon mogelijke machines, en kan dit als eis in de aanneemopdracht worden opgenomen.

3.5.9 Parkeerbeleidsplan 2012-2020 (2012) en Addendum Parkeerbeleidsplan (2016)

Het 'Parkeerbeleidsplan 2012' is op 12 april 2012 vastgesteld. Op 7 maart 2016 is een Addendum Parkeerbeleidsplan vastgesteld.

Voor het parkeerbeleid zijn op basis van een analyse van het parkeervraagstuk 12 doelstellingen geformuleerd. Deze doelstellingen zijn het kader voor het verdere parkeerbeleid. Naast de beleidsuitgangspunten zijn de instrumenten beschreven waarmee de beleidsuitgangspunten bereikt worden. Het laatste deel van het parkeerbeleidsplan zijn de normen voor parkeren en de kwaliteitseisen voor de inrichting. In het beleidsplan is voornamelijk ingezoomd op het auto- en fietsparkeren. Daarnaast komt ook het vrachtwagenparkeren, beleid omtrent 'schone voertuigen' en gehandicaptenparkeren aan bod. Zowel het in kaart brengen van de huidige knelpunten op het gebied van parkeren als het opstellen van een toekomstvast, transparant en eenduidig toetsingskader zijn uitwerkingen van het parkeerbeleid. Voor de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt op basis van de functie van de ontwikkeling (wonen, bedrijf, etc.). Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen of voorzien wordt in voldoende (auto)parkeerplaatsen. Het addendum heeft onder andere betrekking op de te hanteren parkeernormen, de toepassing van de normen en het toekennen van bestaande parkeerplaatsen aan te amoveren functies.

Beoordeling en conclusie

Ten gevolge van de herinrichting van de Simon Smitweg verschuift het wegprofiel richting het huidige brandweerkazerne. Hierdoor komen enkele parkeerplaatsen te vervallen. In de paragraaf verkeer en parkeren wordt aan de hand van het geldend parkeerbeleidsplan 2012-2020 en het Addendum Parkeerbeleidsplan onderbouwd dat voldaan wordt aan dit parkeerbeleid.

3.6 Conclusie beleidskader

Uit bovenstaande blijkt, dat het nieuwbouwplan in overeenstemming is met zowel Rijks-, provinciaal, regionaal als gemeentelijk beleid.

4 Milieu en omgevingsfactoren

4.1 Algemeen

Aan de verschillende overheden zijn op basis van milieuwetgeving zoals de Wet milieubeheer, de Wet bodembescherming, de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit vele taken en bevoegdheden op milieugebied toegekend. Deze hebben ook betrekking op de ruimtelijke ordening. Het milieubeleid van de verschillende overheden is erop gericht om te komen tot een integrale verbetering van de leefomgeving door een vroegtijdige integratie van milieukwaliteit in ruimtelijke planvormingsprocessen.

4.2 Milieu-aspecten

4.2.1 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

Wet- en regelgeving.

Voor plannen en activiteiten, die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, kan het noodzakelijk zijn dat een milieueffectrapport wordt opgesteld. In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage is dit geregeld. Er is een m.e.r.plicht voor plannen (planMER) en een m.e.r.plicht voor besluiten. Een bestemmingsplanplan is planm.e.r.plichtig als het plan kaders stelt voor m.e.r.plichtige activiteiten. Deze activiteiten zijn benoemd in bijlage C en D van het van het Besluit milieu-effectrapportage.

Een bestemmingplan kan plan m.e.r.plichtig zijn. Dit is het geval als het plan kaders stelt voor latere m.e.r.plichtige activiteiten en/of als voor het plan een passende beoordeling nodig is. Daarnaast kan een plan ook (besluit) m.e.r.plichtig zijn als er een concreet (bouw)plan ter uitvoering ligt.

Beoordeling

In het Besluit m.e.r. is bepaald dat een milieueffectbeoordeling ook uitgevoerd moet worden als een projectactiviteit nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Onderhavig plan voorziet in de reconstructie van een weg. Dit is geen activiteit die genoemd wordt in bijlage C of D van het Besluit milieu-effectrapportage. Het milieubelang wordt in de milieuparagrafen in dit bestemmingsplan voorts voldoende afgewogen. Nadelige effecten op het milieu worden niet verwacht. Een nadere beoordeling en een m.e.r. beoordelingsbesluit zijn derhalve niet nodig.

Voor wat betreft de mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden, zie paragraaf 4.3.1. Ook hieruit volgt geen planMERplicht.

Conclusie

Het plan voldoet aan de Wet milieubeheer.

4.2.2 Bedrijven en milieuzonering

Beleid en regelgeving

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

1. past de nieuwe functie in de omgeving?
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Richtinggevend hierin zijn de indicatieve onderzoekszones zoals opgenomen in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering".

Beleid en regelgeving

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet worden beoordeeld of bedrijven in de omgeving worden belemmerd door de ontwikkeling en of ter plaatse van gevoelige functies, zoals woningen, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering (VNG, editie 2009). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, de richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds als uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunning vrij bouwen mogelijk is. De in de handreiking opgenomen afstanden zijn indicatief en verschillen per gebiedstype waarin de ontwikkeling zal plaatsvinden. Uitgangspunt is dat deze afstanden gemotiveerd worden toegepast.

Milieucategorie	Richtafstand woonomgeving in meters	Richtafstand gemengd gebied in meters
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100

Beoordeling en conclusie

Er worden geen milieu-overlast veroorzakende functies toegevoegd met dit bestemmingsplan (het aspect geluid vanwege wegverkeerslawaai wordt afgewogen in paragraaf 4.2.5) en omgekeerd ook geen milieugevoelige functies. Daarom werpt het onderwerp bedrijven en milieuzonering geen belemmering op voor uitvoering van het bestemmingsplan.

4.2.3 Bodem

Wet- en regelgeving

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen (lees: besluit art. 2.12, lid 1 onder a sub 3 Wabo als in onderhavig geval) regels stellen voor een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent voor de bodem (grond en grondwater) dat de bodemkwaliteit en de voorgenomen bestemming met elkaar in overeenstemming dienen te zijn. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt middels een historisch onderzoek eventueel aangevuld met een bodemonderzoek bepaald.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

In de Wabo staat dat een omgevingsvergunning, voor het bouwen op een vermoeden van ernstig verontreinigde grond, pas in werking treedt nadat:

- er is vastgesteld dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging;

- het bevoegd gezag heeft ingestemd met het saneringsplan/BUS-melding;
- er een melding is gedaan van een voornemen tot saneren.

Wet bodembescherming (Wbb)

Als er sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan gelden de regels van de Wet Bodembescherming. In de Wbb is een saneringsdoelstelling bepaald (het saneren naar de functie) en een saneringscriterium (wanneer moet er gesaneerd worden (bij zogenaamde “spoed- of risicolocaties”)).

Besluit bodemkwaliteit (Bbk)

Het Besluit bodemkwaliteit geeft de lokale bevoegde gezagen de mogelijkheid om de bodemkwaliteit binnen hun gebied actief te gaan beheren binnen de gegeven kaders. Dit geeft onder andere ruimte voor nieuwe projecten op het gebied van natuur, wonen en industrie. Daarnaast worden de kwaliteit en de integriteit van belangrijke intermediairs bij bodemactiviteiten beter geborgd. In het Besluit staan ook regels met betrekking tot het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie.

Lokaal bodembeleid

De regels voor grondverzet volgen uit het Besluit bodemkwaliteit.

In de gemeente Leiderdorp V1.04 is (met uitzondering van een klein deel van het gemeentelijk grondgebied buiten de ontwikkelingslocatie) het generieke beleid van kracht. Dat betekent dat toe te passen grond altijd aan twee eisen moet voldoen:

- toe te passen grond moet beter of gelijk in kwaliteit zijn als de ontvangende bodem - (op niveau van bodemkwaliteitsklasse)
- toe te passen grond moet beter of gelijk in kwaliteit zijn als geldt voor de op betreffende plek geldende bodemfunctieklasse.

De gemeente Leiderdorp beschikt over een bodemfunctieklassenkaart. Eventueel aanvullende regels worden opgenomen in de regionale bodembeheernota.

Beoordeling en conclusie

Nu er geen functiewijziging plaatsvindt cq geen voor bodem gevoelige functies worden toegevoegd, is het uitvoeren van bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan niet noodzakelijk. Er zijn gelet hierop geen belemmeringen v.w.b. bodem.

4.2.4 Geur

Wettelijk kader

De Nederlandse emissie Richtlijn geeft de algemene eisen aan voor emissieconcentraties, die overeenkomen met de stand van zaken van emissiebeperking. Het doel van de NeR is ten eerste het harmoniseren van de milieuvergunningen met betrekking tot emissies naar de lucht, Ten tweede het verschaffen van informatie over de stand van zaken inzake de techniek op het gebied van emissiebeperking. De NeR is vastgesteld door de gezamenlijke overheden, provincies, gemeenten en rijk. Hierbij heeft de industrie een adviserende rol gehad. De NeR heeft geen formele wettelijke status, maar dient gebruikt te worden als richtlijn voor de vergunningverlening. Eventueel afwijken van de richtlijn is hierom mogelijk echter moet dit wel adequaat worden gemotiveerd.

Beoordeling

Bij geur van bedrijven gaat het om de geuruitstoot 'emissie' van bedrijven die zich verspreidt via de lucht en een geurbelasting veroorzaakt op de woon/ en leefomgeving. De NeR, de Nederlandse emissierichtlijn lucht, geeft algemene eisen aan emissieconcentraties, die overeenkomen met de stand van de techniek van emissiebeperking. Op grond van de beschikbare informatie kan geconcludeerd worden dat in de omgeving van het plangebied zich geen geur emitterende bedrijven bevinden die een negatieve invloed hebben op de toekomstige functies in het projectgebied.

Conclusie

Vanuit de Nederlandse emissierichtlijn worden geen beperkingen opgelegd met betrekking tot de uitvoerbaarheid van dit plan.

4.2.5 Geluid

Wegverkeerslawaaï

Beleid en regelgeving

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) moet wegverkeerslawaaï in beschouwing worden genomen. De Wgh heeft geen betrekking op wegen binnen een woonerf ligt of op wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur of lager. De te beschouwen wegen kennen een geluidszone, dit is een aandachtsgebied waar binnen een akoestisch onderzoek moet plaats vinden. De omvang van een zone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en de typering van het gebied (binnenstedelijk of buitenstedelijk). Binnenstedelijk is het gebied binnen de bebouwde kom. Buitenstedelijk is het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied waar de zone van een auto-weg of autosnelweg ligt. Op grond van artikel 82 van de Wgh bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB op de gevel van een geluidsgevoelige bestemming. Artikel 83 geeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om voor nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen een hogere waarde vast te stellen. Bij een bestaande weg mag voor bestemmingen in buitenstedelijk gebied een hogere waarde van maximaal 53 dB worden vastgesteld, in binnenstedelijk gebied is deze waarde maximaal 63 dB.

Op grond van artikel 110g van de Wgh moet rekening worden gehouden met een verwachte afname van het verkeerslawaaï. De berekende actuele geluidbelasting moet worden verminderd met een aftrek voordat wordt getoetst aan de waarden uit de Wgh. Het vaststellen van een hogere waarde is alleen mogelijk als maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard (artikel 110a, lid 5 Wgh). De Omgevingsdienst heeft op 4 maart 2013 de herziene versie van de "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden" vastgesteld. Op basis van deze richtlijnen stelt de Omgevingsdienst een maximale hogere waarde voor wegverkeerslawaaï van 58 dB²¹ voor. Dit is 5 dB lager dan het wettelijk maximum. Een hogere waarde tot het wettelijk maximum zal alleen in uitzonderingsgevallen en bijzondere situaties aan de orde zijn.

Omgekeerd dient bij een fysieke wijziging aan een weg ook rekening gehouden met de Wgh. Indien sprake is van een toename van > 2 dB ten opzichte van de toetswaarde, dan is ingevolge artikel 99, lid 2 van de Wgh sprake van reconstructie van de

²¹ Deze geluidsbelasting geldt voor nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen binnen de bebouwde kom.

weg en dient onderzocht te worden of voldaan wordt aan de (eerder genoemde) geluidwaarden bij woningen.

De toetswaarde bedraagt de laagste van:

- de feitelijk heersende geluidsbelasting op een gevel van een geluidsgevoelige bestemming één jaar vóór de wijziging van de weg;
- een eerder verleende hogere waarden(omgerekend naar Lden).

In een akoestisch onderzoek, als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan²², zijn de veranderingen van de geluidsniveaus op de omliggende woningen als gevolg van de herinrichting van de Simon Smitweg inzichtelijk gemaakt.

Eerst is gekeken naar het verschil in geluidbelasting tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie. Hierbij is de situatie met stil asfalt van het type SMA-NL8G+ of vergelijkbaar aangehouden als uitgangspunt. De toenames concentreren zich vooral bij de woningen langs de Holtlant, waarbij de hoogste toename 4 dB bedraagt. Ook bij de Hoogmadeseweg is een toename van 3 dB te zien. In onderstaande tabel staan de woningen met een reconstructie weergegeven.

Woning/woningen	Huidige geluidsbelasting [Lden (dB)]	Toekomstige geluidsbelasting [Lden (dB)]	Toename (dB)
Hofje van Holtlant 1	52	55	3
Hofje van Holtlant 1	52	55	4
Holtlant 1	49	52	3
Holtlant 2	50	53	3
Holtlant 3	50	53	3
Holtlant 4	51	53	3
Holtlant 5	51	53	3
Holtlant 6	51	53	2
Holtlant 7	51	53	2
Holtlant 8	52	54	2
Holtlant 9	52	54	2
Holtlant 39	48	52	4
Hoogmadeseweg 72	47	52	3
Simon Smitweg 7	48	51	3
Verpleeghuis Leythenrode	48	51	2

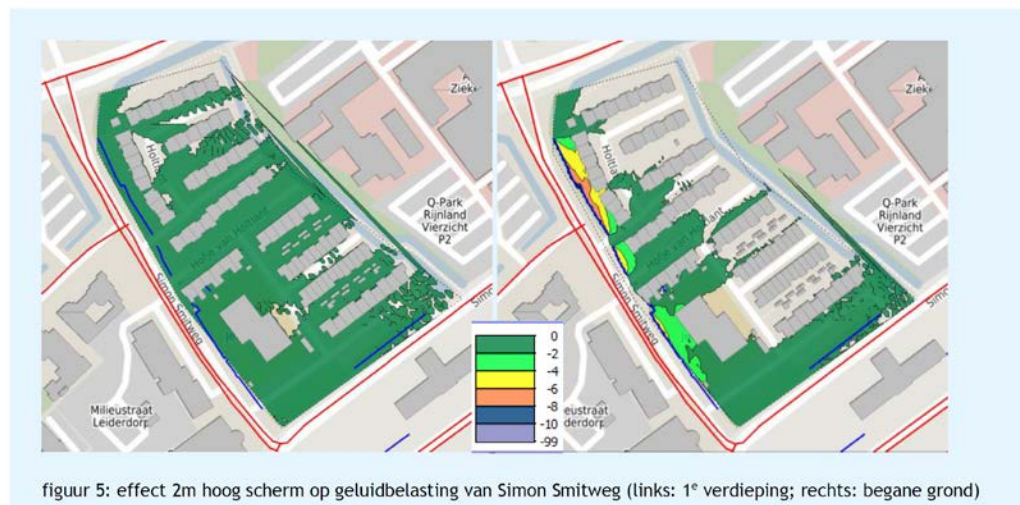
Voor de Hoogmadeseweg 72 betreft dit in totaal 40 appartementen die op dit adres worden gerealiseerd. Voor 't Hofje van Holtlant is ten gevolge van de Simon Smitweg reeds een hogere waarde afgegeven van 60 dB. Voor de woningen aan de Hoogmadeseweg 72 is dit 55 dB en voor de Simon Smitweg 7 bedraagt deze ook 55 dB. Voor de overige woningen geldt de algehele ontheffing van 55 dB Lden. Door de overgang van Letmaal naar Lden voor wegverkeer en de aanpassing van de eisen voor de gevelisolatie is het mogelijk dat voor enkele woningen aan de Holtlant de gevelisolatie niet meer voldoet bij de reeds afgegeven algemene hogere waarde. Dit wordt nader onderzocht.

Ondanks dat geen sprake is van een hogere waarde, is wel onderzocht of het mogelijk is de toename weg te nemen. Hierbij gaat hem om maatregelen aan de bron of in het overdrachtspad. Het plaatsen van stil asfalt is de voornaamste bronmaatregel. Op het gedeelte van de Simon Smitweg is reeds stil asfalt aangebracht. Dit asfalt behaalt in deze situatie een reductie van 2 tot 3 dB. Om de toenames weg te nemen zijn reducties nodig die niet met ander stil asfalt behaald kunnen worden. De hoogst te behalen reducties, bijvoorbeeld met een dunne deklaag B geven een reductie van 5 dB. Het

²² Bijlage 14. Akoestisch onderzoek reconstructie Simon Smitweg, dGmr, 13 augustus 2020

verlagen van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u levert ook een geluidreductie op. Echter, hierbij vervalt het huidige beschermingsniveau (vanuit de Wet geluidhinder) voor hoge geluidniveaus. Daarnaast past een verlaging van de rijsnelheid niet bij de functie van de Simon Smitweg (gebiedsontsluitingsweg) en bij de verwachte verkeersintensiteit. Deze maatregel is dan ook geen reële optie en is niet verder onderzocht.

Tussen de woningen en de Simon Smitweg is het mogelijk schermen te plaatsen om hiermee het geluid af te schermen. Hierbij heeft het de voorkeur om schermen zo dicht mogelijk bij de weg of bij de woningen te plaatsen. Direct langs de oostzijde van de weg is het fietspad gelegen, dus een scherm kan niet direct langs de weg (tussen fietspad en weg) geplaatst worden. Dit is vanuit (sociale) veiligheid ook niet wenselijk. Daarom is een scherm van 2 meter hoogte op de rand van de erfafscheiding van de bewoners onderzocht als maatregel. Uit de berekeningen blijkt dat het effect van dit 2 meter hoge scherm weinig effect heeft op de maatgevende geluidbelastingen per woning, die meestal op de 1^e of 2^e verdieping optreden. Hierdoor wordt met dit scherm voor geen enkele woning waar sprake is van reconstructie de toename weggenomen. Verdere verhoging van het scherm is hiervoor nodig, maar dit heeft bezwaren van stedenbouwkundige aard. Op de begane grond heeft een dergelijk scherm wel effect op de geluidbelasting. In onderstaande figuur is het effect op de geluidbelasting van het 2 meter hoge scherm (de blauwe lijn) langs de Simon Smitweg op de 1e verdieping en begane grond weergegeven.



Conclusie

Er wordt voldaan aan de eisen uit het geluidbeleid van de gemeente. Voor de woningen met reconstructie is in het verleden al een algemene, of specifieke, hogere waarde afgegeven, waardoor geen nieuwe hogere waarden hoeven te worden aangevraagd. Een onderzoek naar de binnenwaarde vindt nog plaats, doch dit is voor het bestemmingsplan niet relevant. Er wordt onderzocht of de geluidwering van de gevel voldoende is om te kunnen voldoen aan de eisen voor het binnenniveau uit de Wet geluidhinder/ Bouwbesluit (33 dB). Als dat niet het geval is moeten mogelijk nog aanvullende maatregelen getroffen worden. Voor het bestemmingsplan is aangetoond dat geluid geen belemmeringen opwerpt. Of de schermen worden gerealiseerd, wordt onderzocht; het scherm is zoals aangegeven niet noodzakelijk om te voldoen aan de Wgh. Het bestemmingsplan is haalbaar voor wat betreft geluid.

4.2.6 Luchtkwaliteit

Beleid en Wet- en regelgeving

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Hoofdstuk 5 Titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' wordt kortweg aangeduid als de Wet luchtkwaliteit. Het doel van de wet is om mens en milieu bescherming te bieden tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Voor de gezondheid van de mens is een goede luchtkwaliteit van groot belang. Daarom zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer grenswaarden opgenomen voor een aantal stoffen die als verontreiniging in de lucht voorkomen. In de praktijk richt de aandacht zich vooral op de stoffen stikstofdioxide en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Van deze stoffen komen in Nederland concentraties voor die in de buurt van de grenswaarde liggen. De overige stoffen die in bijlage 2 zijn genoemd liggen over het algemeen ver onder de grenswaarden.

Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in besluiten (algemene maatregelen van bestuur) en ministeriële regelingen. Hiervan zijn het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' van belang. De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De grenswaarden voor PM₁₀ en NO_x liggen op 40 µg/m³.

Het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' bevat criteria waarmee kan worden bepaald of een bepaald project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd.

NIBM-projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft 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.

Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer 'Luchtkwaliteitseisen' is dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gehaald. In artikel 5.16 lid 1 van de Wm staat opgesomd wanneer een project toelaatbaar is. Dan moet aannemelijk worden gemaakt, dat het project aan één of een combinatie van de volgende drie voorwaarden voldoet:

1. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2. een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
3. een project draagt slechts in 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging een project is opgenomen in;
4. past binnen het NSL of een regionaal programma van maatregelen.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken Rijk, provincies en gemeenten samen aan een gezonde leefomgeving, voldoende woningen én een goede bereikbaarheid. Het NSL bestaat uit een pakket aan maatregelen tegen

luchtverontreiniging, zowel landelijk als lokaal en regionaal, een rekeninstrument om de luchtkwaliteit en de effecten van maatregelen in beeld te brengen en een monitoringsinstrument om de voortgang te bewaken.

In het Regionale Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit Zuid-Holland zijn een aantal maatregelen ingebracht. Deze maatregelen zijn opgenomen in het NSL. De uitvoering van de maatregelen is door Omgevingsdienst West-Holland gecoördineerd.

Beoordeling luchtkwaliteit ten gevolge van het plan

In een onderzoek is onderzocht wat de bijdrage is aan de luchtkwaliteit vanwege de verschillende varianten²³. De berekeningen zijn uitgevoerd met intensiteiten voor 2030, maar met het referentiejaar 2019. Dit referentiejaar bepaalt onder andere de aanwezige achtergrondconcentratie en de voertuigemissie. Vanwege de jaarlijkse verbetering van de achtergrondconcentraties en emissies wordt hiermee een worst-case situatie beschouwd. Voor de variant E2S2 is een maximale jaargemiddelde concentratie van 31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NOx berekend en 20,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM₁₀, terwijl de achtergrondconcentratie maximaal 17,9 resp. 18,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Voor alle varianten wordt er voldaan op alle toetspunten voor de gestelde grenswaarden. Het aspect luchtkwaliteit is daarmee geen belemmering zijn voor het uitvoeren van de aanpassing van de verkeersstructuur.

Conclusie

Op grond van de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer en de 'goede ruimtelijke ordening' zijn er geen belemmering voor het plan.

4.2.7 Externe Veiligheid

Beleid en Wet- en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op het gebruik, de productie, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen. De overheid stelt grenzen aan de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen. Deze grenzen zijn vertaald in een norm voor het plaatsgebonden risico²⁴ (PR) en een oriëntatiewaarde en verantwoordingsplicht voor het groepsrisico²⁵ (GR). Voor het plaatsgebonden risico zijn wettelijke grenswaarden vastgesteld. Hier mag niet van worden afgeweken.

²³ Bijlage 5. Reconstructie Simon Smitweg – onderzoek luchtkwaliteit, dGmr, 24 juli 2020

²⁴ PR: Risico op een plaats buiten de inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar, dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, verblijft overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij de transport-as, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is (zie ook artikel 1, lid 1 onderdeel p van het Bevi).

²⁵ GR: De cumulatieve kansen dat per jaar dat een groep van 10, 100 of 1000 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg hun aanwezigheid in het invloedsgebied in het invloedsgebied van een inrichting of een transportas en een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij een transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is (zie ook artikel 1, lid 1 onderdeel k van het Bevi).

Regelgeving

Plaatsgebonden risico

Het PR kent een grenswaarde van 10^{-6} . Binnen de PR 10^{-6} contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde en in nieuwe situaties moet in beginsel ook aan deze waarde worden voldaan.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting in situaties waarin zich een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet. De verantwoordingsplicht is erop gericht om een weloverwogen afweging te maken over de risico's in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen in het plangebied.

Het groepsrisico wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde: de kans op een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers van 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 dodelijke slachtoffers van 10^{-7} per jaar, en met de kans op 1000 of meer dodelijke slachtoffers van 10^{-9} per jaar.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico ligt voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en via buisleidingen echter een factor 10 lager dan voor inrichtingen.

In de verantwoording van het groepsrisico worden onderwerpen behandeld die van belang zijn bij het maken van een afweging over het risico en de ruimtelijke situatie. Het groepsrisico wordt kwantitatief beoordeeld. Daarnaast komen ook planologische aspecten aan de orde en de mogelijkheden tot rampenbestrijding (zie ook Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico voor inrichtingen).

Inrichtingen

Het beleid voor inrichtingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi).

Buisleidingen

Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Behalve met het PR en het GR moet voor buisleidingen rekening worden gehouden met de belemmeringenstrook, dit is de strook van 5 meter aan weerszijden van de leidingen die moet worden vrijgehouden ten behoeve van onderhoud en werkzaamheden aan de buisleiding. Binnen de belemmeringenstrook, mag niet gebouwd worden, tenzij met toestemming (via een ontheffing of een aanlegvergunning) van burgemeester en wethouders. Werkzaamheden in deze strook mogen alleen worden uitgevoerd door of met instemming van de leidingbeheerder. De ligging van de leidingen en de belemmeringenstrook moet op de bestemmingsplanverbeelding worden vastgelegd.

Vervoer over de weg

Eind 2013 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vastgesteld. In combinatie met het Basisnet is deze op 1 april 2015 in werking getreden.

Bij de vaststelling van de veiligheidzones is rekening gehouden met een toename van het transport van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet Weg geeft een gebruiksruimte aan de daarin opgenomen wegen. De veiligheidszone is zodanig gekozen dat rekening houdend met de gebruiksruimte het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van

gevaarlijke stoffen op de grens van de zone niet meer bedraagt dan 10^{-6} per jaar. Voor de situaties waarin de afstand '0' is vermeld, betekent dit dat het plaatsgebonden risico vanwege dat vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Binnen de veiligheidszone mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd. Binnen het PAG van 30 meter mag slechts bij hoge uitzondering en met een goede motivatie gebouwd worden.

Provinciaal Beleid

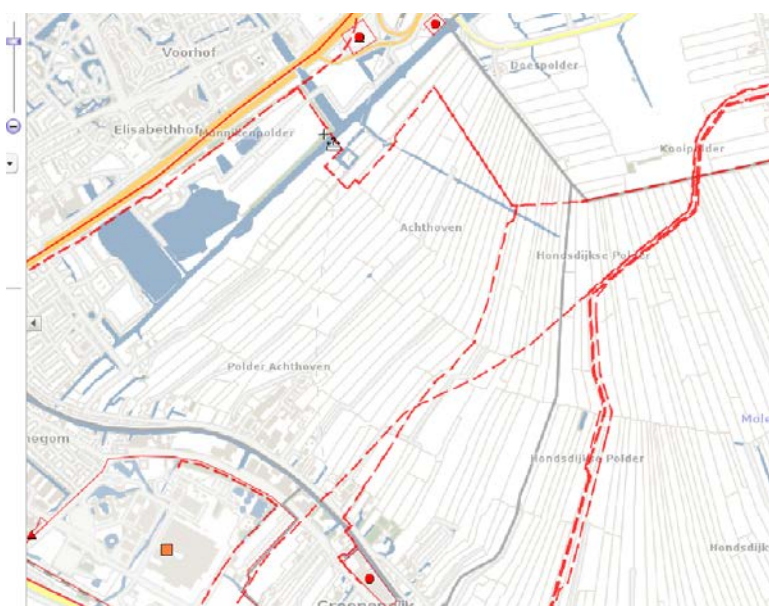
De provincie Zuid Holland ambieert een veilig Zuid-Holland. In de provinciale structuurvisie (PSV) staat als provinciaal belang genoemd het 'beschermen van grote groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen'. De provincie wil voorkomen dat risicovolle activiteiten gevestigd worden in de omgeving van grote groepen mensen of dat een nieuwe ontwikkeling gepland wordt binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het is niet altijd te voorkomen dat dit soort functies gecombineerd worden en het groepsrisico toeneemt. In dat geval vraagt de provincie van de verantwoordelijke bestuurders dat zij een verantwoording groepsrisico schrijven: een heldere en transparante toelichting waarin zij uitleggen waarom deze ontwikkeling op deze locatie noodzakelijk is. Op basis van een verantwoording groepsrisico moet aannemelijk worden gemaakt dat op termijn in de eindsituatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde.

Bestuurlijk kader externe veiligheid Holland Rijnland

In het Bestuurlijk kader is een beslismodel opgesteld op basis van zonering van het groepsrisicodiagram (het fN-diagram, f= kans op calamiteit, N=aantal slachtoffers). Het model gaat uit van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Aan de zones in het diagram zijn verschillende handelwijzen gekoppeld. Als de groepsrisicocurve voor een bepaalde activiteit of ruimtelijke ontwikkeling in een bepaalde zone uitkomt, volgt uit het beslismodel onder welke voorwaarden de activiteit of de ruimtelijke ontwikkeling is toegestaan.

Inventarisatie risicobronnen

Hieronder is een uitsnede van de risicokaart opgenomen. Nabij het plangebied ligt op ca. 120 m een leiding waar onder hoge druk gas door wordt vervoerd. De uitwendige diameter bedraagt 12.76 inch en de werkdruk 40 bar. Ten noorden daarvan loopt de A4 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.



Uitsnede risicokaart

Beoordeling

Buisleiding

De aardgasleiding heeft een 100% letaliteitsgebied van 70 meter en een 1% letaliteitsgebied van 140 m. Dit is gelijk aan het invloedsgebied.

Binnen het 100%-letaliteitsgebied van een buisleiding zal iedereen komen te overlijden als gevolg van een maatgevende calamiteit met deze leiding. Het plangebied ligt binnen het 100% letaliteitsgebied en binnen het 1%-letaliteitsgebied van de bovenbedoelde leiding.

Snelweg A4

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de A4

De A4 maakt onderdeel uit van het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Over de A4 vindt o.a. transport van brandbare vloeistoffen, toxische vloeistoffen en brandbare gassen plaats. De ongevalsscenario's die kunnen voorkomen zijn het vrijkomen van giftige dampen bij een ongeval met toxische stoffen en het ontstaan van ee

druk golf bij een explosie en/of Bleve²⁶ van een tankwagen met brandbaar gas en een plasbrand bij brandbare vloeistoffen.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

In het Bevt zijn normen opgenomen voor het plaatsgebonden risico $PR=10^{-6}$ en voor het groepsrisico en de verantwoording daarvan. Verder is een plasbrandaandachtsgebied opgenomen. Dit PAG heeft een breedte van 30 meter van de transportroute. Het plangebied ligt buiten de $PR=10^{-6}$ contour en buiten het plasbrandaandachtsgebied.

Voor de verantwoording van het groepsrisico maakt het Bevt onderscheid in gebieden die binnen 200 meter van de transportroute liggen en gebieden die daarbuiten liggen, maar wel binnen het invloedsgebied. Op grond van artikel 7 van het Bevt moet in de toelichting in ieder geval ingegaan worden op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de A4.

Omdat het plan niet voorziet in een toename van personen die ter plaatse kunnen verblijven, kan onderzoek naar externe veiligheid achterwege blijven. Daarbij zij tevens in oogmerk genomen dat het groepsrisico in dit gebied reeds eerder is onderzocht²⁷, zulks vanwege de komst van een supermarkt en enkele woningen. Het groepsrisico is in dit onderzoek uitgedrukt als de maximale factor tussen de berekende fN-curve en de oriëntatiewaarde $fN_2 = 10^{-2}$ voor meer dan 10 slachtoffers. Deze factor is voor de huidige situatie gelijk aan 0.041. In de toekomstige situatie is deze factor gelijk aan 0.045. Dit betekent dat de berekende frequentie van de fN-curve meer dan twintig keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde (bij een bepaald aantal slachtoffers).

Gelet hierop, en het feit dat de toename niet met meer dan 10% toeneemt, is sprake van een verantwoord groepsrisico.

²⁶ Bleve: 'Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion' (kokende vloeistof-gasexpansie-explosie). Dit is een soort explosie die kan voorkomen als een houder (tank) met een vloeistof onder druk openscheurt. Een Bleve kan voorkomen bij een houder die gevuld is met een stof die onder atmosferische omstandigheden een gas is maar onder druk een vloeistof is zoals LPG. De houder bevat dan een laag vloeistof met een laag gas erboven. Er wordt onderscheid gemaakt in een koude en een warme Bleve. Een koude Bleve ontstaat door het ineens vrijkomen van de gehele inhoud, bijvoorbeeld door een aanrijding en daaropvolgende ontsteking van het uitstomende gas. Bij een warme Bleve bezwijkt de tankauto door opwarming door een externe bron.

²⁷ Onderzoek externe veiligheid Amaliaplein Leiderdorp, Aviv, 23 augustus 2017

Plasbrand

Een plasbrand is meestal het gevolg van een ongeval met een tankwagen met vloeibare brandstoffen (benzine of diesel) of een andere brandbare vloeistof (bijvoorbeeld alcohol). Als zo'n brandbare vloeistof bijvoorbeeld door een ongeval vrijkomt en ontsteekt, ontstaat een plasbrand. Volgens de Regeling Basisnet geldt voor de A4 een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 m. Het plangebied ligt op ca. 50 m vanaf de A4 (kleinste afstand) en daarmee ruimschoots buiten het PAG. Als dit scenario zich voordoet kunnen personen van de A4 af vluchten door goede vluchtwegen van de A4 af. Dit scenario hoeft daarom niet verder te worden beschouwd.

Tot slot een gasleiding door het gebied met een druk van 8 bar. De leiding valt daarmee niet binnen het Besluit externe veiligheid buisleidingen en vormt vanuit externe veiligheid daarom geen belemmering. Wel dient er rekening mee worden gehouden bij de uitvoering.

Conclusie

Er zijn gelet geen belemmeringen voor wat betreft externe veiligheid. Met het plan wordt voldoende rekening gehouden met de verantwoording van het groepsrisico.

4.3 Omgevingsfactoren

4.3.1 Flora en fauna

Soortenbescherming

Op 1 april 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van plant- en diersoorten. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europese en internationale verplichtingen (Habitat- en Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern). De wet vervangt diverse wetten die voorheen betrekking hadden op de bescherming van dier- en plantsoorten (de Vogelwet, de Jachtwet, de Wet bedreigde uitheemse dier- en plantensoorten, de Nuttige dierenwet 1914 en het soortenbeschermingsonderdeel van de Natuurbeschermingswet). Uitgangspunt van de wet is het "nee, tenzij"-principe.

De Wet natuurbescherming gaat over soortenbescherming en bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming niet. Er is dan sprake van ontheffing op grond van de wet. Aan deze ontheffing zijn geen aanvullende voorwaarden verbonden.

Wel geldt dat in alle gevallen de zorgplicht voor de instandhouding en bescherming van natuurwaarden in acht moet worden genomen. Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan beschermde soorten te

voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Voor zover ontheffing niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- Geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort;
- Er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- Er geen alternatief is.

Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. In het uiterste geval behoort verlening van ontheffing niet tot de mogelijkheden. In dat geval zal bij de ruimtelijke besluitvorming moeten worden geconcludeerd dat de voorgenomen ingreep geen doorgang zal kunnen vinden.

Beoordeling en conclusie

Een Quick scan flora en fauna naar mogelijk aanwezige (strikt) beschermde soorten is uitgevoerd en als bijlagen toegevoegd aan dit bestemmingsplan²⁸. Tijdens het oriënterend onderzoek zijn binnen de planlocatie geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Beschermde plantensoorten zijn binnen de planlocatie ook niet te verwachten.

Vleermuizen zijn de belangrijkste groep strikt beschermde dieren die verwacht kunnen worden. Vleermuizen kunnen schade ondervinden van de ruimtelijke ontwikkelingen en kunnen hierdoor een belemmering zijn. De planlocaties en de directe omgeving zijn daarom nauwkeurig onderzocht op de aanwezigheid van potentieel geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen, evenals essentiële vliegroutes en foerageergebieden.

Langs de Simon Smitweg zijn diverse bomen aanwezig. In de bomen zijn geen zichtbare holtes aanwezig die geschikt zijn voor vleermuizen. Het ontbreken van geschikte holtes voor vleermuizen maakt de aanwezigheid van vleermuizen in de bomen niet mogelijk. Er is geen bebouwing aanwezig binnen de planlocatie waar vleermuizen zich in zouden kunnen ophouden. Vleermuizen kunnen daarom worden uitgesloten. De locatie valt binnen de bebouwde kom van Leiderdorp. De kans op een jachtgebiedde omgeving is gering. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat er een vaste vliegroute is. De bomen zijn daarvoor nog onvoldoende ontwikkeld.

Binnen de planlocatie zullen geen algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren, zoals egel, spitsmuizen en muizen voorkomen. Er is op geen geschikt habitat aanwezig.

Tijdens het ecologisch onderzoek is gezocht naar aanwijzingen voor het voorkomen van vogels met een vaste verblijfplaats binnen het plangebied. Gekeken is naar potentieel geschikte nestplekken voor vogels met een jaarrond beschermd nest. De locatie is ongeschikt voor huismussen. Er is geen bebouwing aanwezig binnen de locatie waar huismussen in kunnen nestelen. Er zijn geen huismussen of sporen van

²⁸ Quick scan ecologie Simon Smitweg Leiderdorp, Els&Linde, 10 maart 2020

huismussen aangetroffen op, rond en in de omgeving van de het onderzoekgebied. locatie is ongeschikt voor gierzwaluwen. Er is geen bebouwing aanwezig binnen de locatie waar gierzwaluwen zich in kunnen ophouden.

Gezien de omgeving is de kans op algemeen voorkomende broedvogels aanwezig. Er is mogelijkheid voor algemeen voorkomende broedvogels om te nestelen in de begroeiing en de bomen op en direct rond de locatie. Tijdens onderzoek zijn er in een aantal bomen nesten van algemene broedvogels aangetroffen. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen voor en tijdens de werkzaamheden.

Er is geschikt oppervlaktewater aanwezig voor watergebonden organismen in de directe omgeving van locatie. Langs de Willem-Alexanderlaan tussen de A4 en de weg is een watergang aanwezig. De kans op strikt beschermde soorten is echter zeer klein. Bovendien worden deze watergangen niet gedempt.

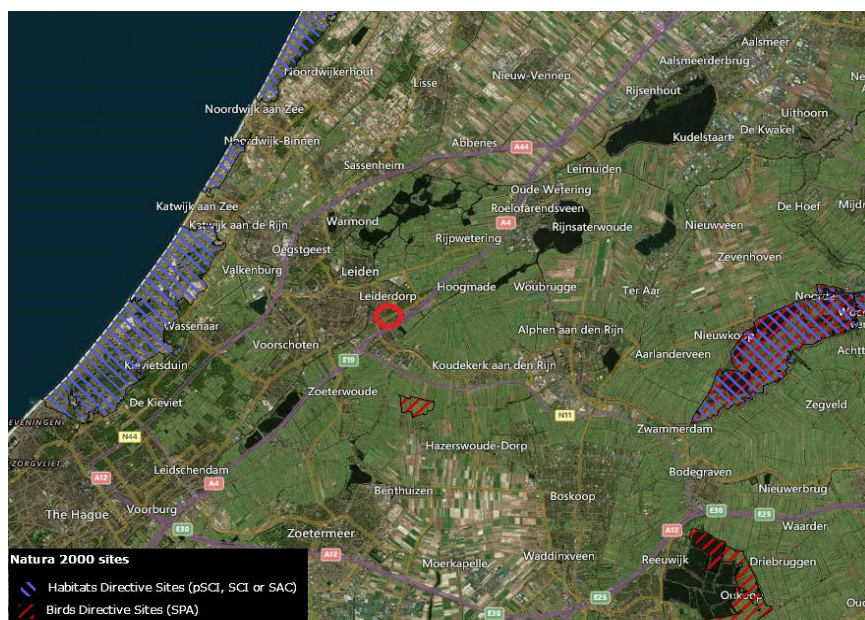
Er zijn, gezien de voorkomende biotopen, geen beschermde bijzondere insecten of overige soorten te verwachten binnen het perceel. Deze soorten stellen hoge eisen aan hun leefgebied; de planlocaties voldoet hier niet aan. De aanwezigheid van beschermde overige soorten worden daarom uitgesloten binnen de planlocaties.

Gelet op bovenstaande, kan geen sprake zijn van de aantasting van de vaste rust- of verblijfplaats van (strikt) beschermde soorten en is overtreding van de Wet natuurbescherming, onderdeel soortenbescherming, niet aan de orde.

Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen op basis van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn aangewezen worden in het kader van Natura 2000. Deze gebieden zijn in Nederland eveneens opgenomen in de Wet natuurbescherming. Hierin zijn ook de reeds bestaande Natuurmonumenten opgenomen. Er geldt een verbod om handelingen of projecten te realiseren of te verrichten die, gelet op instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van deze richtlijngebieden kunnen verslechteren of een verstoring effect kunnen hebben op de soorten die in dit gebied leven. Verder zijn er in Nederland doelstellingen op het gebied van het realiseren van een Ecologische Hoofdstructuur (EHS, thans Natuurnetwerk Nederland) en heeft de provincie Zuid-Holland beleid het beschikbare areaal weidevogelleefgebied te beschermen.

Het plangebied ligt niet in een gebied dat in het kader van de Wet natuurbescherming is aangewezen (zie navolgende afbeelding). Binnen een straal van tien kilometer rondom het plangebied liggen Natura 2000-gebied de Wilck op 3,7 kilometer ten zuiden van het plangebied en Meijndel & Berkheide op 10 kilometer afstand ten westen van het plangebied. De Wilck is aangewezen als Vogelrichtlijngebied. In de Wilck zijn geen stikstofgevoelige habitattypen aanwezig. Stikstofgevoelige habitattypen komen wel voor in Meijndel & Berkheide. Door de afstand tot stikstofgevoelige habitats en de tussengelegen verstoringen tussen het plangebied en de omliggende Natura 2000-gebieden is echter uit te sluiten dat de beoogde ontwikkelingen in het gebied een negatieve invloed op de kernkwaliteiten en instandhoudingsdoelstellingen in deze gebieden zal hebben.



Globale ligging van het plangebied (rood omkaderd) ten opzichte van Natura 2000-gebieden. Bron: Natura 2000 Network Viewer.

Met een stikstofberekening²⁹ is nagegaan wat de maximale stikstofuitstoot mag zijn voordat een toename aan depositie op enig Natura 2000-gebied wordt berekend. Dit blijkt ca. 1.500 mol/ha/jr te zijn: pas bij 1.550 mol/ha/jr wordt een kleine toename berekend: de toename bedraagt dan 0,01 mol/ha/jr op het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. Wanneer 'schone' machines worden ingezet (bouwjaar vanaf 2015, stageklasse IV) is de reële verwachting dat deze 'drempelwaarde' niet overschreden zal worden. In 2015 is namelijk de dieselnorm aangescherpt met als gevolg sterk gereduceerde emissienormen. De gemeente zal het gebruik van deze machines als voorwaarde opnemen in de aanbesteding van het werk, en er aan toevoegen dat, indien één of meer machines met dit bouwjaar (of recenter) niet beschikbaar zijn, uit een berekening moet blijken dat voornoemde drempelwaarde evengoed niet overschreden wordt. Met deze werkwijze kan op voorhand worden geconcludeerd dat er geen sprake is van significant negatieve effecten op enig Natura 2000-gebied.

Zoals eerder aangegeven, leidt het plan tot een verkeerstoename. De stikstofuitstoot hiervan kan berekend worden door simpelweg de toename in te voeren in Aerius. In totaal komen er op de Simon Smitweg 5.600 mvt/etmaal bij (vak 9 en 10 samen). Dit als vereenvoudigd ingevoerd: de totale verkeerstoename is als één lijnbron ingevoerd, alhoewel de toename in vak 9 minder is dan in vak 10 en het verkeer 2 kanten op zal rijden. Voor de berekening van de stikstofemissie maakt dit evenwel niet uit (hooguit is de berekening worstcase ingestoken). Wel is het aandeel vrachtverkeer op 15% gezet, een relatief hoog getal dat wordt gerechtvaardigd gezien de functies die hier zitten (o.a. brandweer, verpleeghuis). Er is tot slot rekening gehouden dat 5% van het verkeer in de file staat. Met deze uitgangspunten is geen toename aan stikstofdepositie berekening op enig Natura 2000-gebied, zie bijlage 12.

Omdat het plangebied voorts niet in een onderdeel van het NNN ligt leidt de voorgenomen ingreep niet tot vermindering van de oppervlakte kwaliteit of samenhang van de aanwezige natuur. De NNN kent bovendien geen externe werking. De

²⁹ Bijlage 12. Stikstofberekening Herinrichting Simon Smitweg, VdZRuimtelijkAdvies, 8 april 2020

voorgenomen ingreep zal geen effect op de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN hebben. De bescherming van het NNN staat de uitvoering van het plan niet in de weg. Dezelfde conclusie wordt getrokken voor weidevogelgebied: het plangebied ligt daar niet in en alhoewel weidevogelleefgebied wel externe werking kent, is de impact van het plan niet zodanig, dat sprake is van een effect op aanwezig weidevogelleefgebied.

4.3.2 Water

Inleiding

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

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 (alsook een besluit art. 2.12, lid 1 onder a sub 3 Wabo als in onderhavig geval) 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 (lees: besluit art. 2.12, lid 1 onder a sub 3 Wabo als in onderhavig geval) 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 verbeelding (plankaart) en planregels en het overleg met de waterbeheerders.

Beleid hoogheemraadschap

Taken en bevoegdheden van Rijnland als waterbeheerder

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is in het plangebied het bevoegd gezag voor het beheer van waterkeringen, oppervlaktewater en (ondiep) grondwater. De drie hoofddoelen van dit beheer zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten en te beheren. Daarbij wil Rijnland dat watergangen en kunstwerken zoals gemalen op orde en toekomstbestendig worden gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Rijnlands taken en bevoegdheden op het gebied van gezond water betreffen het zuiveren van afvalwater en het reguleren van lozingen op oppervlaktewater. Europese regelgeving (de Kaderrichtlijn Water) is hierbij kaderstellend. Het voorkómen van verontreiniging en een goede inrichting van oppervlaktewateren dragen in belangrijke mate bij aan gezond water. Met het oog op het zuiveren van afvalwater beheert Rijnland rioolgemalen, persleidingen en zuiveringsinstallaties. Aan de hand van het Waterbeheersplan (2016-2021) werkt Rijnland aan zijn ambities: <http://www.rijnland.net/plannen/waterbeheerplan>. In het proces van ruimtelijke planvorming heeft Rijnland een adviserende rol. In de uitvoerings- en beheersfase van ruimtelijke plannen heeft Rijnland een regelgevende rol.

Keur en beleidsregels 2020

Op grond van de Waterwet is Rijnland als waterschap bevoegd via een eigen verordening, de Keur, regels te stellen aan handelingen die het watersysteem beïnvloeden. Denk hierbij aan handelingen in of nabij:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen),
- De bodem van kwelgevoelige gebieden.
- Maar ook aan:
- Onttrekken en lozen van grondwater,
- Het aanbrengen van verhard oppervlak.

Per 1 juli 2015 is een nieuwe Keur in werking getreden met daarbij horende uitvoeringsregels. De Keur gaat uit van een Ja, tenzij benadering; handelingen met een klein risico vallen onder de zorgplicht en kunnen zonder vergunning of melding worden

uitgevoerd. Voor handelingen met een groter risico of in expliciet benoemde situaties zijn er algemene regels met voorwaarden van kracht of wordt een watervergunning geelst.

De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en welke aan algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen (zie de vergunningencheck: <https://vergunningen.info/?overheid=RIJ>).

Hemelwater

Indien een toename van het verhard oppervlak plaats vindt, dient de initiatiefnemer een oppervlak ter grootte van minimaal 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak te reserveren voor extra open water. Het nieuwe open water moet aangesloten worden op het bestaande watersysteem.

Uitgangspunt is dat de aanleg van verhard oppervlak geen negatieve gevolgen mag hebben op het watersysteem. In overleg met het hoogheemraadschap is het mogelijk om de compensatie-eis voor verhard oppervlak te verminderen door alternatieve maatregelen toe te passen. De compensatie geschiedt bij voorkeur in hetzelfde peilgebied. Indien dat (fysiek) niet mogelijk is dan is compensatie in een peilgebied binnen hetzelfde bemalingsgebied mogelijk, zulks in overleg met Rijnland.

Riolering en afkoppelen

Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is het van belang dat er met Rijnland afstemming plaatsvindt over het omgaan met afvalwater en hemelwater. Overeenkomstig het rijksbeleid gaat Rijnland uit van een voorkeursvolgorde voor de omgang met deze waterstromen. Deze houdt in dat allereerst geprobeerd moet worden het ontstaan van (verontreinigd) afvalwater te voorkomen, bijvoorbeeld door het toepassen van niet uitlogende bouwmaterialen en het vermijden van vervuillende activiteiten op straat zoals auto's wassen en chemische onkruidbestrijding. Vervolgens is het streven vuil water te scheiden van schoon water, bijvoorbeeld door het afkoppelen van hemelwaterafvoeren van gemengde rioolstelsels. De laatste stap in de voorkeursvolgorde is het zuiveren van het afvalwater. De doelmatigheid daarvan wordt vergroot door het scheiden van de schone en de vuile stromen.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), waarin de uiteindelijke afweging wordt gemaakt en waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat.

Waterplan Leiderdorp (2011)

In het Waterplan van de gemeente Leiderdorp 2011-2015 is de algemene visie van Leiderdorp "Leiderdorp, kloppend hart tussen stad en land" doorvertaald naar water. Dit heeft geleid tot de volgende doelstellingen:

- water als verbindend element gebruiken om de samenhang en identiteit van de verschillende wijken in Leiderdorp te versterken;
- het woon- en leefklimaat voor mens en dier versterken door de waterkwaliteit op alle fronten te versterken en de recreatieve functies van water optimaal te benutten;
- intensieve regionale samenwerking op het gebied van water met Rijnland en de regiogemeenten;
- de bewoners gericht van informatie over (grond)water voorzien, gevraagd en ongevraagd (loketfunctie).

Bij deze doelstellingen zijn vijf aansprekende iconen geformuleerd.

In het Waterplan van de gemeente Leiderdorp 2011-2015 is de algemene visie van Leiderdorp “Leiderdorp, kloppend hart tussen stad en land” doorvertaald naar water. Dit heeft geleid tot de volgende doelstellingen:

- water als verbindend element gebruiken om de samenhang en identiteit van de verschillende wijken in Leiderdorp te versterken;
- het woon- en leefklimaat voor mens en dier versterken door de waterkwaliteit op alle fronten te versterken en de recreatieve functies van water optimaal te benutten;
- intensieve regionale samenwerking op het gebied van water met Rijnland en de regiogemeenten;
- de bewoners gericht van informatie over (grond)water voorzien, gevraagd en ongevraagd (loketfunctie).

Beoordeling

Er wordt met dit plan geen oppervlaktewater gedempt. Voorts is het plan niet gelegen binnen de (buiten) beschermingszone van (regionale) waterkeringen.

Watercompensatie

De toename en afname van verhard oppervlak is berekend en als bijlage toegevoegd³⁰. Er is sprake van een toename aan verhard oppervlak van 590 m², maar er wordt 1.092 m² verwijderd, dus netto is sprake van een afname van 502 m². Dit heeft een gunstig effect op de infiltratiemogelijkheden van het gebied. Er is gezien de afname geen watercompensatie vereist.

Conclusie

Het aspect water vormt gelet hierop geen belemmering.

4.3.3 Archeologie

Wettelijk kader

Op 16 januari 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag voor de bescherming van het archeologisch erfgoed ondertekend. Het Nederlandse parlement heeft dit verdrag van Malta in 1998 goedgekeurd. Het verdrag ziet toe op de bescherming van het Europees archeologisch erfgoed. Inmiddels is de Erfgoedwet van kracht. Een belangrijk uitgangspunt van het verdrag, en de nieuwe wet, is dat het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in de bodem (“in situ”) bewaard blijft. Alleen als het ongestoord bewaard blijven van de archeologische resten in de bodem niet mogelijk is, moet de in de bodem aanwezige informatie door middel van opgravingen worden veiliggesteld.

Van de aanvrager van een aanlegvergunning, een reguliere bouwvergunning, onthefingsbesluit of bestemmingsplanherziening wordt verlangd dat hij/zij een rapport overlegt, waarin de archeologische waarde van het terrein dat volgens de aanvraag wordt verstoord, wordt vastgesteld en waarin duidelijk wordt gemaakt wat de gevolgen van de geplande bodemingreep zullen zijn voor het eventueel aanwezige bodemarchief. Dit advies dient te worden opgesteld door een gecertificeerd archeologisch bureau. Dat bureau dient zich te conformeren aan de Kwaliteitsnorm Archeologie (KNA). De aanvrager mag daarvoor zelf een keuze maken uit de erkende marktpartijen.

³⁰ Bijlage 15. Verharding Herinrichting Simon Smitweg, gemeente Leiderdorp, 24 juni 2020

Conform het veroorzakerprincipe zijn de kosten voor de bodemverstoorder c.q. aanvrager van vergunning, ontheffingsbesluit of bestemmingsplanherziening. In zijn algemeenheid geldt dat het bevoegd gezag bepaalt of met het rapport voldoende informatie is verzameld om een afgewogen oordeel te nemen over het vervolgtraject. Dit oordeel kan zijn dat geen verder onderzoek nodig is (vergunning kan worden verleend), behoud van archeologische waarde in situ (geen vergunning of aanpassing van het bouwplan) of verder onderzoek middels proefsleuven/boringen en/of opgraving.

Afhankelijk van de hoogte van de trefkans, dient vanaf een bepaalde oppervlakte en diepte archeologisch onderzoek verricht te worden.

Beoordeling en conclusie

In hoofdstuk 2 is aangegeven dat voor het deel dat binnen het bestemmingsplan W4 valt, een dubbelbestemming Waarde-Archeologie middelhoge trefkans geldt. De bijbehorende regeling dicteert dat archeologisch onderzoek alleen is nodig als sprake is van bouwwerkzaamheden. Daar is een sprake van, zodat archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is. Voor een klein deel geldt de dubbelbestemming Waarde-Archeologie uit het bestemmingsplan Nieuw Centrum, doch hier wordt de grens van 100 m² niet overschreden. Het plan is zodoende haalbaar voor wat betreft archeologie.

4.3.4 Cultuurhistorie

Op 1 januari 2012 is het Rijksbeleid Modernisering Monumentenzorg ("Momo") in werking getreden. Onderdeel van dit beleid vormt de aanpassing van diverse wet- en regelgeving, zoals het Bro, Besluit omgevingsrecht (Bor) en het Besluit archeologische monumentenzorg (Bamz). De nieuwe wet- en regelgeving is ook ingegaan per 1 januari 2012. Eén van de aspecten is dat met het aspect cultuurhistorie verplicht rekening gehouden moet worden in bestemmingsplannen. Er zijn in het plangebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Er is voldoende rekening gehouden met cultuurhistorie, doordat de geschiedenis beschreven wordt in hoofdstuk 2 en het plan geen afbreuk doet aan (nog aanwezige) cultuurhistorische waarden, patronen, e.d..

4.3.5 Verkeer

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient na te worden gegaan wat de gevolgen zijn voor verkeer in de omgeving van de ontwikkeling. In hoofdstuk 1 en 2 zijn de effecten op het verkeer beschreven.

4.3.6 Parkeren

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient na te worden gegaan wat de gevolgen zijn voor de parkeervraag in de omgeving van de ontwikkeling. Een gangbare methode is om de parkeervraag te bepalen aan de hand van landelijke kengetallen of de parkeernormen uit het gemeentelijke parkeerbeleid (welke meer op de locatie zijn toegesneden). In Leiderdorp is in 2016 het Addendum Parkeerbeleidsplan vastgesteld met geactualiseerde parkeernormen. Aan deze vigerende parkeernormen dient de ontwikkeling te worden getoetst.

Leiderdorp houdt in haar parkeernormen voor nieuwe bouwlocaties rekening met de toekomstige parkeerbehoefte ten gevolge van toenemende automobilititeit. In het Addendum parkeerbeleidsplan wordt daarom onderscheid gemaakt in parkeernormen exclusief en inclusief extra reservering.

Het plan voorziet niet in functies die leiden tot een extra parkeervraag. Zoals aangegeven, wordt een deel van de maatschappelijke bestemming zoals die toegekend aan het terrein van de Brandweer een bestemming Verkeer. Er zijn hier enkele openbare parkeerplaatsen aanwezig. De brandweerfunctie voldoet en zal blijven moeten voldoen aan de regel dat er voldoende parkeerplaatsen blijven op eigen terrein aanwezig moeten zijn (in de nieuwe situatie 7 en 3 bij het gemeentehuis). Door het opnemen van de parkeerregel in de regels wordt het beleid geborgd binnen dit bestemmingsplan. Met die combinatie is onderdeel parkeren juridisch gezien daarom goed geborgd. Het plan is haalbaar voor wat betreft parkeren. Bij het voormalige politiekantoor, getransformeerd naar appartementencomplex, zijn voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd, zie voor een nadere omschrijving bijlage 9 (Ruimtelijke motivering Transformatie kantorencomplex naar woningen Hoogmadeseweg 72 te Leiderdorp, ROMstad, 28 mei 2019).

5 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden.

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een "bouwplan". Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een "bouwplan" is.

De raad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- er geen kosten te verhalen zijn (art 6.2.1a Bro).

Dit bestemmingsplan voorziet niet in een bouwplan als bedoeld in art. 6.2.1 Bro.

De gemeente is geheel drager van de kosten van zowel de plankosten als de kosten van uitvoering van het plan zelf. De kosten voor de herinrichting van zowel de Simon Smitweg als de Ericalaan kunnen grotendeels worden gedekt binnen de grondexploitatie Amaliaplein. Naast de dekking vanuit de grondexploitatie zijn momenteel drie andere budgetten beschikbaar: in de Ericalaan wordt de riolering vervangen. Door aanpassing aan de ondergrondse infrastructuur zijn er tevens financiële middelen beschikbaar voor de aanpassing van de bovengrondse infrastructuur. Daarnaast is vanuit het Uitvoeringsplan voor het Integraal Verkeers- en Vervoerplan (IVVP) reeds geld beschikbaar gesteld voor herinrichting van de Ericalaan. Tevens is er ook subsidie beschikbaar vanuit Provincie Zuid-Holland in het kader van de Subsidieregeling Mobiliteit voor aanpassen van onder andere de Ericalaan.

Er zijn ook geen overige verhaalbare kosten. De financieel-economische uitvoerbaarheid van dit plan is zodoende aangetoond.

6 Procedure

6.1 Vooroverleg

Het plan is voor vooroverleg verzonden aan de overlegpartners van de gemeente. De resultaten zijn vermeld in bijlage 16³¹. Hier is tevens vermeld of de reactie aanleiding geeft het bestemmingsplan te wijzigen.

6.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan zal conform artikel 3.8 Wro jo. afd. 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Tijdens de periode van ter inzage legging wordt iedereen in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. In deze paragraaf of in een bijlage worden de zienswijzen samengevat weergegeven, van een beantwoording voorzien en wordt aangegeven of de zienswijzen aanleiding is om het plan aan te passen.

6.3 Beroep

Na terinzagelegging stelt de gemeenteraad het plan al dan niet gewijzigd vast. Na publicatie van het vaststellingsbesluit kan degene die tijdig zijn of haar zienswijze heeft kenbaar gemaakt beroep indienen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, gedurende de daarvoor bij wet bepaalde termijn.

³¹ Bijlage 16. Nota vooroverleg bestemmingsplan Reconstructie Simon Smitweg, gemeente Leiderdorp, 10 augustus 2020

7 Juridische regeling

7.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

7.2 Planvorm en opbouw planregels

Bij de opzet van het bestemmingsplan is uitgegaan van een gedetailleerde opzet van het plan. Het gaat om een op ontwikkeling gericht gedetailleerd eindplan. Dat wil zeggen dat op de verbeelding voor ieder perceel de bouwmogelijkheden zijn aangegeven: per perceel is door een bouwvlak aangegeven waar de hoofdbebouwing (het belangrijkste gebouw op een perceel, in dit geval de woning) gebouwd mag worden. Per bouwvlak is vervolgens bepaald welke goot- en nokhoogte de hoofdbebouwing mag hebben. Deze regeling geldt voor alle bestemmingen in het plangebied. Het bestemmingsplan biedt een rechtstreekse bouwtitel.

Naast de bebouwingsmogelijkheden, is in het plan ook het toegestane gebruik van de gronden bepaald. Ieder perceel heeft daartoe een bestemming gekregen. In de regels is per bestemming bepaald welke gebruiksmogelijkheden voor een perceel gelden. In een aantal andere gevallen is de aanduiding op de verbeelding bedoeld om het gebruik ten opzichte van de algemene bestemming te beperken. Tenslotte zijn in de regels bij het plan nog een aantal flexibiliteitsbepalingen (afwijkingen, wijzigingen en andere eisen) opgenomen die burgemeester en wethouders de mogelijkheid bieden om bij de uitvoering van het plan af te wijken van de algemene bestemmingsregeling. Bijvoorbeeld voor extra bebouwingsmogelijkheden of een functiewisseling op het perceel.

Planregels

De planregels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

Inleidende regels. Het hoofdstuk "inleidende regels" bestaat uit een tweetal artikelen te weten de begrippen en de wijze van meten. In de begripsbepaling worden begrippen waar nodig beschreven om interpretatieproblemen te voorkomen.

Veelal worden begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt en daar een bijzondere betekenis hebben, die afwijkt van of niet voorkomt in het "normale" spraakgebruik. Wanneer een begrip niet opgenomen is in de begripsomschrijvingen/-bepalingen en er ontstaat een interpretatieprobleem dan is het normale spraakgebruik richtinggevend. De begripsomschrijvingen/-bepalingen zijn niet uitputtend bedoeld. De belangrijkste en/of onduidelijke begrippen zijn opgenomen in dit artikel. De wijze van meten beschrijft hoe de genoemde maatvoeringen in de diverse bestemmingsbepalingen gemeten dienen te worden.

Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de planregels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook een aanlegvergunningstelsel

opgenomen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Eerst voor gebouwen, dan voor de overige bouwwerken. Deze worden genoemd *'bouwwerken, geen gebouwen zijnde'*, en betreffen de constructies van enig omvang die toch geen gebouw³² zijn. Te denken valt aan erfscheidingen, hekwerken, lichtmasten, speelvoorzieningen, vlaggenmasten, lantaarnpalen, en dergelijke. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel een aanlegvergunningstelsel en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.

Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan.

Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regel betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

7.3 Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk wordt een aantal begrippen verklaard die in de regels zijn gebruikt (artikel 1). Hiermee wordt voorkomen dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" (artikel 2) opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Dit bestemmingsplan kent de bestemmingen Maatschappelijk, Groen, Tuin, Verkeer en Wonen. Daarnaast zijn de geldende dubbelbestemmingen opnieuw overgenomen (i.c. Waarde-Archeologie middelhoge trefkans, Waarde-Archeologie en Leiding-Water). De gronden met de bestemming Verkeer zijn (primair) bestemd voor gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen met bijbehorende voorzieningen. Gelet op de Wet geluidhinder zijn maximaal 2 rijstroken toegestaan, opstelstroken worden daarbij niet meegerekend.

De locatie van het geluidsscherm is aangeduid op de verbeelding. Deze kan ter plaatse qua hoogte hier dus gerealiseerd worden.

Voor het appartementengebouw is een bestemming Wonen opgenomen voor het gebouw. De grond eromheen, alsook de binnentuin, heeft een bestemming Tuin gekregen, waarmee de gemeente duidelijk maakt dat het niet gewenst is dat hier gebouwd mag worden, ook niet vergunningsvrij. Met specifieke aanduidingen is geregeld dat er geluidsschermen kunnen komen en met een voorwaardelijke verplichting is geregeld dat deze er ook daadwerkelijk moet gekomen en in stand wordt gehouden. Het gaat

³² elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

om een geluidsscherm op het dak en een verticaal scherm parallel aan de zuidoostgevel. Tevens is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het realiseren van een dove gevel op de 2^e verdieping en het dak van de zuidoostgevel. Een en ander zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek dat ten grondslag lag aan de ontwikkeling (deze is derhalve opgenomen als bijlage in de regels).

Dubbelbestemmingen

Het plan bevat een aantal zogenaamde dubbelbestemmingen. Dubbelbestemmingen zijn bestemmingen die dienen ter bescherming van een specifiek ruimtelijk belang. In dit geval de bescherming van archeologische waarden en de bescherming van een waterleiding. Dubbelbestemmingen vallen over "onderliggende" inhoudelijke bestemmingen heen en houden beperkingen in voor de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden van die bestemmingen.

Dubbelbestemming Leiding – Water

Met deze dubbelbestemming wordt de hoofdrinkwaterleiding beschermd.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie hoge trefkans

De bestemming Waarde- Archeologie hoge trefkans is opgenomen ter bescherming van aanwezige archeologische sporen in het plangebied. Het verstoren van de gronden in het plangebied is dan ook alleen mogelijk na toestemming van burgemeester en wethouders (afwijking of aanlegvergunning) waarbij het eventuele archeologische belang afgewogen moet worden tegen het belang van de voorgenomen grondverstoring. In de praktijk kan dit betekenen dat er eerst archeologisch onderzoek moet plaats vinden alvorens er ontwikkelingen kunnen plaats vinden. Een uitzondering is gemaakt voor kleine bouwplannen (tot 100 m²) of werkzaamheden kleiner dan 100 m² of die niet dieper reiken dan 30 cm beneden maaiveld.

Dubbelbestemming Waarde – Archeologie

Deze bestemming dient hetzelfde doel als voorgaande bestemming, maar komt uit een ander bestemmingsplan (Nieuw Centrum) en is overeenkomstig overgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In deze paragraaf worden in aanvulling op de bestemmingsbepalingen aanvullende regels gesteld.

Anti-dubbelregel

Dit artikel bevat bepalingen om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot.

Algemene bouwregels

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels geregeld die voor alle bestemmingen kunnen gelden. Bijvoorbeeld extra bouwregels voor ondergeschikte bouwdelen zoals een erkers of een balkon.

Algemene gebruiksregel

Deze regel regelt het verbod om gronden te bebouwen of te gebruiken in strijd met de bestemming.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsbepalingen in de bestemmingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen bij omgevingsvergunning beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtjes) in het openbare gebied.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de wijzigingsbevoegdheden in de bestemmingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken die niet met een afwijking geregeld kunnen worden. Bijvoorbeeld een geringe wijziging van een bestemmingsgrens.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In deze laatste paragraaf is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet. In de slotbepaling is de officiële naam van het plan bepaald.