

omgevingsvergunning
Leidsedreef 4-6
Gemeente Leiderdorp

stedenbouw
ruimtelijke +
+ ordening
management

stedenbouw +
ruimtelijke
+ ordening
ontwikkelingsmanagement

stedenbouw
+ ruimtelijke +
+ ordening
ontwikkelingsmanagement

stedenbouw +
ruimtelijke
+ ordening
ontwikkelingsmanagement



Planstatus: ontwerp
Plan identificatie: NL.IMRO.0547.OVleidsedreef4-ON01
Datum: 20 april 2017
Contactpersoon Buro SRO: ing. D. Mereboer
Kenmerk Buro SRO: SR150182
Opdrachtgever: Engelendaal Ontwikkeling BV

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer: NL8187.16.071.B01
KvK nummer: 30232281
Rabobank rekeningnummer: NL44.RABO.0142.1540.24
t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Voorgeschiedenis	5
1.3 Ligging plangebied.....	5
1.4 Geldend bestemmingsplan	7
2 Bestaande situatie	9
2.1 Ruimtelijke structuur.....	9
2.2 Planlocatie.....	9
3 Beleidskader.....	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal en regionaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	19
3.4 Specifiek beleid voor ROC-locatie	25
4 Planbeschrijving	29
4.1 Stadsentree	29
4.2 Stedenbouwkundige opzet	29
4.3 Woonbuurten.....	32
4.4 Woningbouwprogramma	34
4.5 Stedenbouwkundige omgang met de Oude Spoorbaan en geluid	35
4.6 Parkeren	35
5 Toetsing op kaders	38
5.1 Milieueffectrapportage	38
5.2 Milieu	39
5.3 Water	48
5.4 Ecologie	50
5.5 Archeologie	53
5.6 Duurzaamheid	53
5.7 Bezinning.....	54
5.8 Windhinder	55
5.9 Verkeer en parkeren	56
6 Uitvoerbaarheid	58
6.1 Economische uitvoerbaarheid.....	58
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	58
Voetnoten	59

Bijlagen

1. Tekeningen plan
2. Tabel toetsing RBDS
3. Beeldkwaliteitplan
4. Bodemonderzoek (actualisatie)
5. Asbestonderzoek Leidsedreef 4, gebouw 4
6. Asbestonderzoek Leidsedreef 4, gebouw 5
7. Asbestonderzoek Leidsedreef 4, gebouw 6
8. Akoestisch onderzoek
9. Aanvullend akoestisch onderzoek

10. Risicoberekening hogedrukaardgasleiding
11. Verantwoording groepsrisico
12. Ecologische quickscan
13. Aanvullend onderzoek vleermuizen
14. Archeologisch bureau- en inventariserend veldonderzoek
15. Bezonningsstudie
16. Bijlage bij bezonningsstudie
17. Indicatieve windhinderstudie
18. Maatregelen windhinderstudie

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Did vastgoedontwikkeling en Vink Bouw zijn voornemens de locatie van het oude ROC in Leiderdorp te ontwikkelen tot woongebied. Het terrein betreft een perceel dat is gelegen op de hoek van bedrijventerrein de Baanderij en vormt een prominente plek aan de Willem de Zwijgerlaan|Oude Spoorbaan en de Engelendaal. In het vigerend bestemmingsplan 'De Baanderij' heeft de locatie de bestemming 'Bedrijventerrein' met de aanduiding 'Maatschappelijke voorziening'. Om woningbouw mogelijk te maken dient te worden afgeweken van het bestemmingsplan. Hiertoe is onderhavige ruimtelijke onderbouwing geschreven welke een onderdeel gaat vormen in de uitgebreide Wabo-procedure omgevingsvergunning.

1.2 Voorgeschiedenis

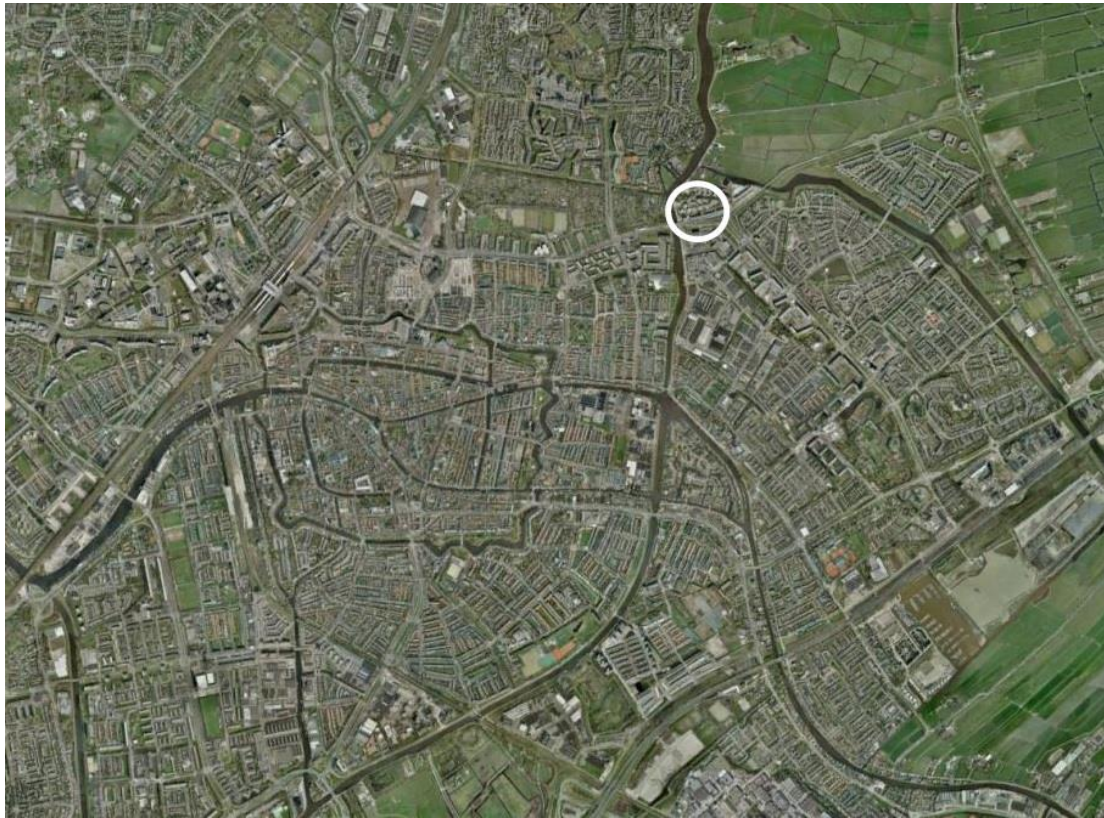
Op 6 februari 2006 heeft de gemeenteraad de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de voormalige ROC locatie in Leiderdorp vastgesteld ('bouwenvelop') en waarop inspraak heeft plaatsgevonden. Dit was mede aan de hand van een concreet door Ymere ingediend schetsontwerp. In de randvoorwaarden werd uitgegaan van een hoogteaccent (toren) in het plangebied tot circa 42 meter met 5 meter meer of minder.

Pogingen om in de afgelopen jaren plannen tot ontwikkeling te brengen zijn gestrand. Gezien het economisch klimaat en nieuwe inzichten zijn bijna tien jaar later de randvoorwaarden aangepast. De raad van Leiderdorp heeft op 20 april 2015 de nadere randvoorwaarden vastgesteld voor de ontwikkeling van de ROC locatie en de bijbehorende bouwenvelop. Naar aanleiding van een aangenomen motie is daarbij vastgelegd dat het hoogteaccent op de hoek Engelendaal / Willem de Zwijgerlaan een maximale hoogte van tussen de 40 en 75 meter moet krijgen.

Binnen de kaders van de door de gemeenteraad vastgestelde randvoorwaarden en uitgangspunten heeft de ontwikkelaar Engelendaal Ontwikkeling B.V. nu een passend plan gemaakt (zie [bijlagen bij toelichting bijlage 1](#))

1.3 Ligging plangebied

Het voormalige ROC terrein ligt aan de noordoostzijde van Leiderdorp op de hoek van de Engelendaal en de Willem de Zwijgerlaan|Oude Spoorbaan richting Roelofarendsveen. Beide wegen vormen belangrijke ontsluitingswegen in de structuur van Leiderdorp.



Globale begrenzing plangebied

De locatie wordt aan de noord- en oostzijde begrensd door de Leidsedreef waarop het plangebied tevens is ontsloten. Aan de zuidzijde grenst het voormalige ROC terrein aan de Rietschans. De grens aan westzijde van het plangebied wordt gevormd door bestaande bedrijfs-kavels van de Baanderij. Aan de zuid- en westzijde is tevens een watergang gelegen.

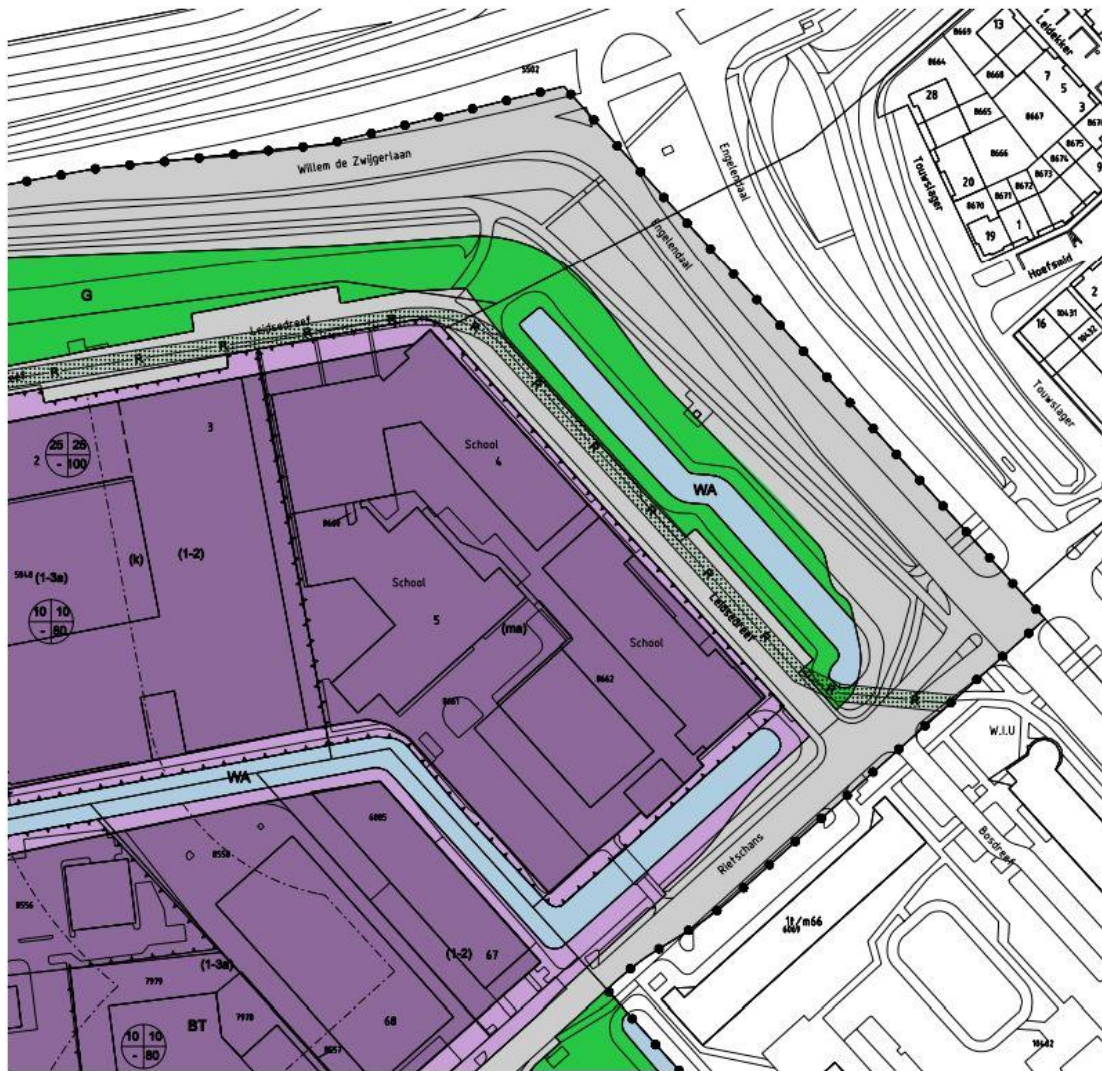


Exacte begrenzing plangebied

1.4 Geldend bestemmingsplan

In het vigerend bestemmingsplan 'De Baanderij' heeft de locatie de bestemming 'Bedrijventerrein' met de aanduiding 'maatschappelijke voorziening'. Het bestemmingsplan is op 19 mei 2009 onherroepelijk geworden.

De volgende afbeelding toont een fragment van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan.



Fragment verbeelding geldend bestemmingsplan 'De Baanderij'

Woningbouw is binnen de vigerende bestemming 'Bedrijventerrein' niet mogelijk. Een wijziging van het juridisch-planologische kader is derhalve noodzakelijk.

2 Bestaande situatie

2.1 Ruimtelijke structuur

De locatie in Leiderdorp ligt op de hoek van een ring van belangrijke ontsluitingswegen. Deze ring bestaat uit de Oude Spoorbaan, Engelendaal en de stedelijke ontsluitingswegen om Leiden. Langs deze ring is een reeks hoge flatgebouwen uit de naoorlogse periode gesitueerd en op belangrijke stedenbouwkundig plekken zijn hoogteaccenten gerealiseerd.

Op dit moment vormt de huidige invulling van de locatie qua programma een uitzondering binnen de ring, door de invulling met schoolgebouwen van de voormalige ROC. Tegelijkertijd zorgt de huidige invulling op deze locatie ervoor dat de woonbuurt ten noorden van de Oude Spoorbaan een tamelijk geïsoleerd gelegen woongebied is.

Kwaliteiten als water en groen liggen in aanleg vanuit de locatie gezien op de tweede rang. De directe beleving van de omgeving wordt bepaald door een drukke weg aan de ene kant en een bedrijventerrein en hoge flats aan de andere kant.



Ruimtelijke structuur

2.2 Planlocatie

Op de locatie aan de Leidsedreef 4-5 zijn diverse oude schoolgebouwen, bijgebouwen, fietsenhokken, schoolpleinen en groenperken gesitueerd. De gebouwen hebben platte daken en variëren in hoogte. Het tussenliggende terrein is grotendeels verhard met betontegels en -stenen. Langs en tussen de gebouwen zijn enkele groenstroken en een tuin gesitueerd.

De directe omgeving van de locatie bestaat uit: bedrijfspanden, stedelijke infrastructuur met bomenrijen/lanen en allerhande stedelijke voorzieningen. In de directe omgeving is nauwelijks sprake van openbaar groen. Ten westen, op een afstand van 175m, stroomt het riviertje de Zijl. Ten noorden, op een afstand van 300m, de Dwarswatering. Ten oosten van de locatie liggen de woonwijken Buitenhof, Binnenhof en Leyhof (straal 1,5 km).



Fotocollage huidige situatie plangebied

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. In deze visie schetst het Rijk de ambities tot 2040 en de doelen, belangen en opgaven tot 2028. Daarmee moet Nederland concurrerend, bereikbaar en veilig worden. Anders dan in de Nota Ruimte gaat de structuurvisie uit van het adagium 'decentraal, tenzij'. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

De woon- en werklocaties in steden en dorpen moeten aansluiten op de kwalitatieve vraag en de locaties voor transformatie en herstructurering worden zo veel mogelijk benut. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen heeft het Rijk enkel nog een 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. Deze ladder is per 1 oktober 2012 juridisch verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Conclusie

Naast toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking in het Bro, is de SVIR verder niet relevant voor het plangebied. De Ladder voor duurzame verstedelijking wordt behandeld in toelichting paragraaf 3.1.3).

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De wetgever heeft in de Wro, ter waarborging van de nationale of provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien nationale of provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur respectievelijk bij of krachtens provinciale verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn 13 nationale belangen opgenomen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn herbevestigd. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 en 1 juli 2014 op onderdelen aangevuld.

Conclusie

In het plangebied zijn geen nationale belangen in het geding. Het plan hoeft daarom niet verder aan het Barro getoetst te worden.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is van toepassing op het plan. Specifiek aandachtspunt is het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 2, waarin de verplichting is opgenomen om in de toelichting op een ruimtelijk besluit voor nieuw te realiseren stedelijke ontwikkelingen bepaalde duurzaamheidsaspecten van het voornemen te motiveren: de 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. De 'stappen van de Ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

'De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- 1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;*
- 2. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;*
- 3. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.'*

Conclusie

In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking is het allereerst van belang of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling waardoor het plan getoetst moet worden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. In onderhavige situatie is sprake van een stedelijke ontwikkeling.

Trede 1

Gemeenten moeten zich bij het doorlopen van de Ladder voor duurzame verstedelijking baseren op recent onderzoek (= circa twee jaar).

De provinciale prognoses Woningbehoefteraming (WBR) en de Bevolkingsprognose (BP) zijn uitgangspunt voor de regionale woonvisies en worden eens per 3 jaar geactualiseerd. De Zuid-Hollandse Woningbehoefteraming 2016 (WBR2016) is bedoeld als 'neutrale' kwalitatieve basis voor het provinciale woningbouwbeleid. Voor elke regio is berekend hoeveel extra woningen er nodig zijn, voor het huisvesten van nieuwe huishoudens. Daarnaast heeft de provincie een Bevolkingsprognose (BP2016) gemaakt waarin een realistische ontwikkeling van de bevolking wordt voorspeld, op basis van woningbouwplannen. De conclusie van de WBR2016 is dat de woningbehoefte in Zuid-Holland groeit tot voorbij 2040. Voor de regio Holland-Rijnland waarbinnen Leiderdorp valt, is de verwachte groei van de woningbehoefte tot 2019 15.400 woningen, tot 2029 13.900 woningen en tot 2039 2.300 woningen. Op korte termijn blijft het woning aanbod naar verwachting achter bij de berekende behoefte.

Voor de periode tot 2019 geldt volgens de BWR2016 dat er in Leiderdorp behoefte is aan de realisatie van 452 woningen. Via de Planmonitor wordt bijgehouden of dit plafond in acht wordt genomen.

Begin juli 2016 hebben Gedeputeerde Staten de planlijst woningbouw voor regio Holland Rijnland vastgesteld (Planmonitor). In deze planlijst wordt voor de periode 2016-2024 uitgegaan van de bouw van 188 woningen in het plangebied van de ROC locatie. Het aantal te realiseren woningen in het plangebied is 181. Hiermee wordt dus voldaan aan de gemaakte en besproken afspraken in de Planmonitor.

Trede 2 en 3

Het plangebied ligt in bestaand stedelijk gebied van Leiderdorp. De woningbouw sluit aan bij de al aanwezige woningen en gemengde functies rond de locatie. Het betreft het herbestemmen van een bedrijvenbestemming naar wonen. De voorgenomen functie past dan ook binnen het plangebied.

3.1.4 Luchthaveninddelingsbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) (gewijzigd op 23 augustus 2004), waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven en het luchthavenverkeerbesluit (LVB), dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer. De nieuwe regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik had genomen. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij bouw- of aanlegvergunningen.

In het Luchthavenindelingbesluit zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied worden weer verschillende deelgebieden onderscheiden met specifieke regels ten aanzien van geluid (voorheen vrijwaringszone), bouwhoogte en vogelaantrekkende bestemmingen.

Wat betreft geluid geldt dat binnen de desbetreffende zone geen nieuwe woningen, woonwagens, woonboten, scholen en gezondheidszorggebouwen zijn toegestaan. In de gebiedsdelen waar hoogtebeperkingen gelden mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn.

Het Luchthavenindelingbesluit (2002) bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. In beginsel mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de in bijlage 4 bij het besluit aangegeven maximale hoogte.

Conclusie

Het plangebied ligt niet binnen het luchthavengebied en het beperkingengebied.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Op 9 juni 2014 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de 'Visie Ruimte en Mobiliteit' en de bijbehorende 'Programma ruimte' en 'Verordening Ruimte 2014' vastgesteld. Deze beleidsdocumenten vervangen de 'Structuurvisie: Visie op Zuid-Holland' en de 'Verordening Ruimte' (2010). Daarnaast is de Regionale Woonagenda en het Regionaal beleidskader duurzame stedenbouw van toepassing. Het plan wordt aan deze nota's getoetst.

3.2.1 Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie ruimte en mobiliteit (VRM) is de provinciale structuurvisie zoals voorgeschreven in de Wro en is vastgesteld op 9 juli 2014 en in werking per 1 augustus 2014. De VRM biedt geen vast omlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit worden 4 thema's onderscheiden. Deze thema's geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. vergroten van de agglomeratiekracht;
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. bevorderen van een water- en energie-efficiënte samenleving.

Voor de bebouwde ruimte streeft de provincie naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. Onder 'bebouwde ruimte' wordt het stelsel verstaan van de stedelijke agglomeratie, het systeem van kernen en linten en het logistiek-industrieel systeem. De provincie zet ten eerste in op verdichting, concentratie en specialisatie binnen het bestaand stads- en dorpsgebied en ten tweede op een hiërarchie van knooppunten en centra met een goede onderlinge bereikbaarheid. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit in die bebouwde ruimte te verbeteren. Dit beleid voorziet in de maatschappelijke vraag naar betaalbare woningen nabij (stedelijke) voorzieningen, waaronder hoogwaardig openbaar vervoer. In gebieden met een eenzijdige samenstelling van functies en bevolking, vormen herstructurering, stedelijke transformatie en functiemenging een belangrijke opgave. Zo wil de provincie sociaal-ruimtelijke segregatie tegengaan.

Conclusie

De ontwikkeling van de voormalige ROC locatie geeft invulling aan de ontwikkelingsthema's van de provincie en past binnen de beleidsdoelen van de structuurvisie. Met het realiseren van hoogbouw in het plangebied wordt de beschikbare ruimte optimaal benut. Daarmee is tevens voldoende ruimte beschikbaar om het gebied een groene impuls mee te geven ten opzichte van de bestaande situatie. Door op deze locatie woningbouw te realiseren wordt duidelijk gekozen voor inbreiding in plaats van uitbreiden. Dit biedt een positieve invulling van de nieuwbouw binnen de gemeente Leiderdorp.

3.2.2 Programma Ruimte

Tegelijk met de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland ook het Programma Ruimte vastgesteld (geconsolideerd, in werking per 15 juli 2016). Dit Programma kent, net als de Visie Ruimte en Mobiliteit, de status van structuurvisie. Gezamenlijk beschrijven ze het integrale ruimtelijk beleid. De vier rode draden die beschreven zijn in de Visie Ruimte en Mobiliteit en die richting geven aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie, komen ook terug in het Programma Ruimte.

Dit programma biedt daarom ook zoveel mogelijk de ruimte om kansen, vernieuwende ideeën en plannen uit de samenleving, gezamenlijk door te vertalen naar concrete handelingsperspectieven. Door bijvoorbeeld het proces van gebiedsgerichte verkenningen, kennisontwikkeling, strategisch onderzoek en beleidsinformatie op onderdelen meer in samenwerking met partners in de regio te organiseren, schept de provincie belangrijke voorwaarden voor het (laten) ontstaan van nieuwe vitale coalities van partijen en initiatieven uit de samenleving aan de voorkant van ontwikkelingen gefaciliteerd worden. De verschillende activiteiten zijn inzichtelijk gemaakt in de Actieagenda ruimte.

Het Programma Ruimte beschrijft de operationele doelen en de realisatiemix om deze doelen te (doen) bereiken. Ook wordt ingegaan op de rolverdeling en afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie. De realisatiemix uit het Programma Ruimte bestaat uit juridische, financiële en bestuurlijke instrumenten en nader uit te werken beleid. In de praktijk worden deze vrijwel altijd gecombineerd ingezet.

Conclusie

Voorliggend planvoornemen maakt geen onderdeel uit van één van de in het Programma Ruimte beschreven projecten. De ontwikkeling kent verder, behalve het beter benutten van bestaand stads- en dorpsgebied, geen raakvlak met het Programma Ruimte. Daarmee vormt dit provinciale programma geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend planvoornemen.

3.2.3 Verordening Ruimte

De Verordening ruimte 2014 (geconsolideerd, in werking per 4 februari 2016) is vastgesteld in samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen.

Uitgangspunt van de strategie voor de bebouwde ruimte is betere benutting van het 'Bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD). De provincie verstaat daaronder: 'het bestaand stedenbouwkundig stelsel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Nieuwe stedelijke ontwikkeling dient primair plaats te vinden binnen BSD.

Voor het plangebied zijn verder de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (artikel 2.1.1) en Ruimtelijke Kwaliteit (artikel 2.2.1) relevant.

Artikel 2.1.1. Ladder voor Duurzame Verstedelijking

In de verordening Ruimte 2014 is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking verankerd. Het principe is gelijk zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en beschreven in voorgaande paragraaf 3.1.3. Wel is de ladder zoals deze in de verordening wordt genoemd door de provincie aangevuld. Dit

biedt de provincie de mogelijkheid om enkele begrippen die voor meerdere uitleg vatbaar zijn, te verduidelijken voor de specifieke Zuid-Hollandse situatie. De Ladder ziet er als volgt uit:

1. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
2. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins,

of

3. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die,
 - a. gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 - b. passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en
 - c. zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Aan de hand van de verantwoording aan de Ladder op basis van het Besluit ruimtelijke ordening in toelichting paragraaf 3.1.3 kan worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan Ladder.

Artikel 2.2.1. Ruimtelijke kwaliteit

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 aard en schaal van het gebied en voldoet aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen);
- b. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard of schaal niet past binnen het gebied (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 zoals bedoeld in het derde lid;
- c. als de ruimtelijke ontwikkeling qua aard en schaal niet past binnen het gebied (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 gebied ook aandacht is besteed aan de 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 zoals bedoeld in het derde lid.

Er wordt dus onderscheid gemaakt in drie soorten ontwikkeling: inpassen, aanpassen en transformeren. Onderhavig project valt gezien de situering van het plangebied en de omgeving onder de ontwikkeling 'inpassen'.

Behalve dat ruimtelijke ontwikkelingen in het plan passend zijn in het bebouwd stedelijk gebied moet tevens worden voldaan aan de relevante richtpunten van de Kwaliteitskaart. De Kwaliteitskaart is opgebouwd uit vier lagen: de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en de laag van de beleving. Voor alle vier de lagen zijn kenmerken benoemd en uitgewerkt in richtpunten. Hieronder worden alle voor het plangebied relevante kaarten besproken:

Kaart: Laag van de ondergrond

Op deze kaart is het plangebied aangeduid als 'Water als structuurdrager'. De richtpunten voor 'Water als structuurdrager' zijn:

- Ontwikkelingen houden rekening met hun invloed op het watersysteem als geheel en dragen bij aan een duurzame en zo eenvoudig mogelijke werking van dit systeem;
- Ontwikkelingen versterken de samenhang en continuïteit in het watersysteem als dragende ecologische en recreatieve structuur van Zuid-Holland. Ruimte voor natuurlijke dynamiek is hierbij een uitgangspunt;
- Ontwikkelingen dragen bij aan het verbeteren van de zichtbaarheid en toegankelijkheid van het oppervlaktewater.

Kaart: Stedelijke occupatie

Een richtpunt in steden is dat ontwikkelingen bijdragen aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van de stad of kern. Wanneer herstructurering, transformatie of verdichting plaatsvindt binnen de stad, dan draagt dit bij aan de versterking van de ruimtelijke karakteristiek. In dit plan betreft het een transformatie van een bedrijven functie naar wonen. De opzet van de wijk sluit zoveel mogelijk aan op de eigenschappen van de bebouwing en beleving in de omgeving.

Conclusie

De planlocatie valt binnen het BSD. De ontwikkeling voldoet aan een betere benutting van het stadsgebied.

artikel 2.1.1. Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Uit bovenstaande blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling ligt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied en voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking uit het Bro en de bepalingen uit artikel 2.1.1 van de Verordening ruimte 2014; Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Artikel 2.2.1. Ruimtelijke Kwaliteit

De ontwikkeling draagt bij aan de sterking van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. De ontwikkeling is passend is het al bestaande stedelijk bebouwd gebied van de planlocatie. De geplande woningbouw is passend qua aard en schaal in haar omgeving. In toelichting paragraaf 2.2 zijn de stedenbouwkundige kenmerken nader toegelicht. Er wordt voldaan aan het provinciaal beleid ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit. Tevens is de ontwikkeling passend binnen de richtpunten van de kwaliteitskaart en is deze op een correcte manier in haar omgeving ingepast.

3.2.4 Regionale Woonagenda

Het Algemeen Bestuur van de regio Holland Rijnland heeft op 17 december 2014 Holland Rijnland de Regionale Woonagenda vastgesteld.

Naar verwachting neemt het aantal inwoners en huishoudens in Holland Rijnland vanaf 2015 verder toe. Ook verandert de leeftijd en samenstelling van de bevolking door vergrijzing en gezinsverdunding. Om goed in te kunnen spelen op deze ontwikkelingen hebben de gemeenten in Holland Rijnland in 2014 een regionale woonagenda opgesteld. Met de woonagenda willen de gemeenten bereiken dat het woningaanbod in de komende jaren aansluit op de behoefte in de regio Holland Rijnland en in de subregio's Duin- en Bollenstreek, Leidse regio en Rijn- en Veenstreek. Naast de ontwikkeling van kansrijke bouwlocaties (woonmilieus) zijn als belangrijkste opgaven benoemd het voorzien in voldoende sociale huurwoningen (tenminste 15% bij planontwikkeling, zie toelichting paragraaf 3.3.2) en het inspelen op het scheiden van wonen en zorg in het beheer. Een afwegingskader is opgenomen zodat de gemeenten in staat zijn hun woningbouwplannen onderling af te stemmen (qua bouwjaar en woonmilieu).

De aantallen en de kwaliteit van de woningen wordt door de regio Holland Rijnland gemonitord aan de hand van de planmonitor. De regio Holland Rijnland bekijkt in overleg met de gemeenten welke toevoegingen nodig zijn om de afspraken uit deze agenda te kunnen volgen. Jaarlijks wordt de gerealiseerde en geplande woningbouw in de monitor geactualiseerd en vastgesteld.

Planspecifiek

In het plangebied wordt met een kleine 20% aan sociale huurwoningen ruim voldaan aan het voor deze locatie vastgestelde percentage van tenminste 15%.

Met het beoogd aantal woningen van 181 wordt voor een groot deel gebruik gemaakt van de in de Woonvisie beschikbaar gestelde 269 woningen op de locaties Schans van Valdez, Meas, ROC en Plantage.

3.2.5 Regionaal beleidskader duurzame stedenbouw

Het Regionale beleidskader duurzame stedenbouw (RBDS) van de Omgevingsdienst West-Holland is door de gemeenteraad van Leiderdorp vastgesteld als werkwijze voor verankering van duurzaamheid in ruimtelijke plannen, bij ontwikkeling van plannen van 10 woningen en/of 1 hectare grondoppervlakte.

Het RBDS biedt handleidingen en instrumenten om duurzaamheid een vaste plek te geven in het planproces van ruimtelijke projecten. Duurzaamheid is hierbij ruim gedefinieerd als 'People, Planet, Profit' (PPP). Dit betekent dat naast ambities op het gebied van milieu ook maatschappelijke/sociale en economische ambities een plek hebben gekregen in het beleid. Een ambitietabel maakt deel uit van het RBDS.

Vanaf het begin van de planvorming geeft het beleidskader aan welke vragen in welke fase aan de orde moeten komen om een hoog kwaliteitsniveau van het ruimtelijke plan te waarborgen. Het basisniveau omvat het vigerend bovenwettelijk gemeentelijk beleid; het extra ambitieniveau is beleid, waaruit een keuze gemaakt moet worden voor minimaal één ambitie.

Planspecifiek

Voor het bouwplan zijn afspraken gemaakt tussen de initiatiefnemer en de gemeente over het voor dit plan toe te passen pakket aan duurzaamheidsmaatregelen, zoals het gebruik van duurzame energie (stadsverwarming, zonnepanelen), duurzame materialen (bijvoorbeeld metselwerk) etcetera. Voor een uitgebreide uiteenzetting van de maatregelen zie [toelichting paragraaf 5.6](#) en de tabel in [bijlagen bij toelichting bijlage 2](#).

3.2.6 Regionale verkeers- en milieukaart Holland Rijnland

Het samenwerkingsverband Holland Rijnland heeft de Regionale verkeers- en milieukaart Holland Rijnland (RVMK) in opdracht van de aangesloten gemeenten, waaronder de gemeente Leiderdorp opgesteld. De RVMK is een gekoppeld verkeers- en milieumodel. Met het verkeersmodel worden verkeersstromen gesimuleerd van verschillende toekomstscenario's.

Met het verkeersmodel wordt inzicht verkregen in de effecten van verschillende varianten voor de hoofdwegenstructuur en in de consequenties van de verkeersafwikkeling bij woningbouw- en bedrijvenlocaties. Zodoende kan bij ruimtelijke ontwikkelingen voor vrijwel elke locatie een goed beeld worden verkregen wat de totale verkeersaantrekkende werking bedraagt.

De meest recente versie van het verkeersmodel van de RVMK Holland Rijnland is versie 3.0 van juni 2013 welke in januari 2015 is geactualiseerd.

Planspecifiek

In de RVMK, versie 3.1 (nog niet vastgesteld) is voor betreffend plan rekening gehouden met 170 extra woningen. Op basis van dit aantal wordt geconcludeerd dat de verkeersstructuur alhier het verkeer aan kan. Er is tot het jaar 2020 doorgerekend. De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van 181 woningen. Gezien het kleine verschil met het doorgerekende woningaantal van 170 kan worden gesteld dat ook dan de verkeerstructuur afdoende is.

3.2.7 Leidse Ring Noord

De gemeenten Leiden, Leiderdorp en Oegstgeest hebben samen de verkenning LAB071 uitgevoerd. Dit staat voor Leidse Agglomeratie Bereikbaar. Om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Leidse agglomeratie te verbeteren is het belangrijk dat doorgaand verkeer buiten het stadscentrum en de dorpskernen gaat rijden. Een ringstructuur moet daarvoor zorgen. Het verkeer rijdt dan zo veel en zo lang mogelijk op een ringweg rond de agglomeratie: de Leidse Ring. Deze ring bestaat grotendeels uit al bestaande wegen: de A4, N446, Oude Spoorbaan, Willem de Zwijgerlaan, Schipholweg, Plesmanlaan, A44

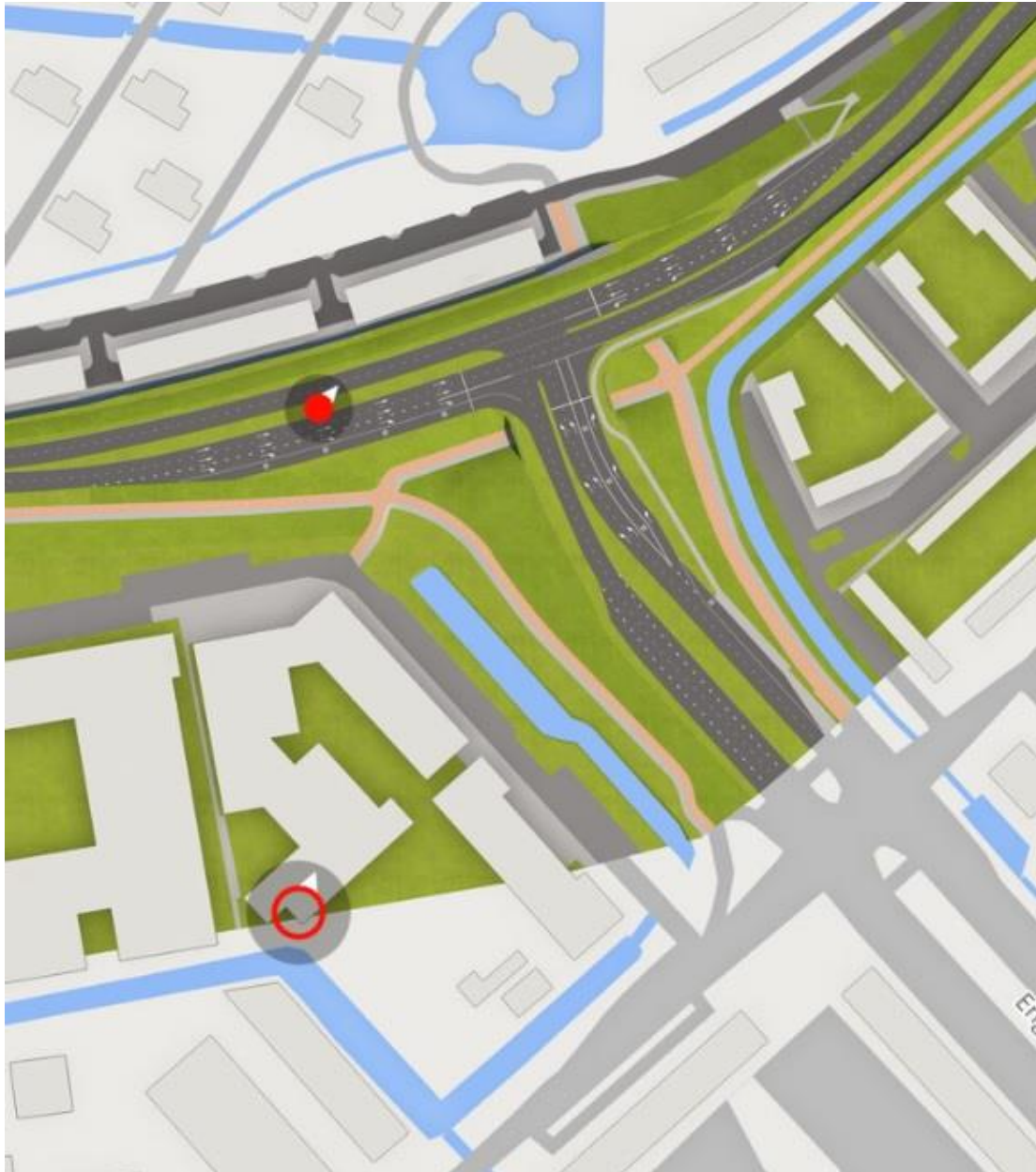
en de nog aan te leggen Rijnlandroute. De Oplossing LAB071 bestaat uit twee soorten pakketten van maatregelen: ten eerste maatregelen die ervoor zorgen dat het verkeer beter doorstroomt op de Leidse Ring en ten tweede maatregelen om het wegennet efficiënter te gebruiken, zoals het verbeteren van het fietsnetwerk en het openbaar vervoer, het instellen van groene golven en dynamisch verkeersmanagement.

De maatregelen waaruit de Oplossing LAB071 bestaat, worden verder uitgewerkt in aparte projecten. Eén van die projecten is Leidse Ring Noord, ter hoogte van het plangebied. Het ontwerp Leidse Ring Noord is nog in ontwikkeling.

Planspecifiek

De aansluiting van de Engelendaal op de Oude Spoorbaan krijgt een compactere vormgeving en zal iets naar het zuiden verschuiven. Op het kruispunt worden busstroken aangelegd om al het busverkeer van en naar Leiden goed te laten doorstromen. Een nieuwe tunnel voor langzaam verkeer onder de Engelendaal door zorgt voor een veilige oversteek voor fietsers en completeert het regionale fietsnetwerk richting Kaag en Braassem. Met de komst van deze fietstunnel kan het fietspad aan de noordzijde van de Engelendaal (en een deel van de Willem de Zwijgerlaan) vervallen.

Onderstaande tekening is een schetsontwerp en momenteel worden de ontwerpen nader uitgewerkt. Zodoende kunnen nog detailwijzigingen plaatsvinden voor de kruising.



Leidse Ring Noord, locatie Engeldaal

Op 4 juli 2016 is door de raad van de gemeente Leiderdorp de ruimtelijke en verkeerskundige kaders voor de drie tracédelen gezamenlijk en per individueel tracédeel van de Leidse Ring Noord vastgesteld. Tevens is de bestuursovereenkomst getekend tussen de gemeente Leiden en Leiderdorp inzake de ontwikkeling en realisatie van de Leidse Ring Noord. Hierbij is ook budget voor de realisatie en beheer vastgelegd.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Ruimtelijke Structuurvisie Leiderdorp 2035

Op 7 december 2015 is de Ruimtelijke Structuurvisie Leiderdorp 2035 vastgesteld door de raad van de gemeente Leiderdorp. In de structuurvisie schetst de gemeente de ambities voor de toekomst. Het gewenste toekomstbeeld van Leiderdorp komt voort uit vijftien hoofdkeuzen. Uit deze hoofdkeuzen zijn de volgende thema's gedestilleerd welke de ontwikkelingen benadrukken die de gemeente belangrijk vindt:

1. aangenaam wonen en leven;
2. afgewogen pakket sociaal-maatschappelijke voorzieningen;
3. uitnodigend pakket retail- en vrijetijdsvoorzieningen;
4. ruimte voor economische vitaliteit;
5. identiteit en cultuurhistorie;
6. veelzijdige openbare ruimte;
7. duurzaam en klimaatbestendig;
8. bereikbaar voor iedereen.

In het kader van de Ruimtelijke Structuurvisie is tevens een Ruimtelijke studie Energiekansen uitgevoerd. In deze studie is voor onder andere de gemeente Leiderdorp om potenties ten aanzien van het gebruik van fossiele brandstoffen, het ontwikkelen van duurzame energievormen en het verminderen van de uitstoot van CO2. in beeld te hebben. Belangrijke hoofdkeuze in de structuurvisie is het stimuleren van duurzaamheid: klimaatbestendig en energie-efficiënt. Achtergrond is de stelling dat differentiatie en flexibiliteit op het gebied van ruimtelijke ordening voorwaarden zijn om te kunnen inspelen op de onzekerheden op de lange termijn. De rol van gemeenten is cruciaal om de beoogde doelstellingen ook daadwerkelijk te behalen, soms vanuit een leidende rol maar vaak ook primair faciliterend.

Planspecifiek

Voor het bedrijventerrein Baanderij is een transformatie en herstructurering voorgesteld. Belangrijke thema's in dit hoogdynamisch gebied zijn thema 1, 3, 4, 7 en 8 zoals hierboven opgesomd.

De Baanderij is een locatie waar nog ruimte kan worden vrijgemaakt om woningen te bouwen en een aantrekkelijk woonmilieu te realiseren. Uitgaande van een sterk stedelijk woonmilieu kunnen in het gebied 400 tot 800 woningen worden gebouwd, afhankelijk van het gewenste scenario. Ongeacht van het uiteindelijke scenario wordt voor het plangebied een 'Landmark' (ster in navolgende afbeelding voorgesteld binnen een woongebied. De te realiseren toren geeft invulling aan het beoogd 'Landmark'.



Uitsnede Baanderij scenario's

3.3.2 Woonvisie

De raad van de gemeente Leiderdorp heeft op 4 februari 2013 de woonvisie 'Gewoon lekker wonen tussen stad en Groene Hart' vastgesteld. Daarmee heeft zij vastgesteld, dat er in Leiderdorp tot 2020 nog

een kleine 750 woningen gebouwd moeten worden, vooral voor (jonge) starters en ouderen. Door de verder gaande vergrijzing en de toename van 1-persoonshuishoudens verandert de samenstelling van de bevolking in Leiderdorp in een rap tempo en dreigt er op termijn zelfs een afname van de bevolking (de zogeheten krimp). De gemeenteraad heeft aangegeven, dat zij het aantal inwoners graag op het peil willen houden. Leiderdorp heeft geen grote bouwlocaties meer, zodat er veelal binnen de bestaande contour herontwikkeling of nieuwbouw plaatsvindt onder het credo: 'bouwen, niet omdat het moet, maar bouwen omdat het kan'.

De woonvisie gaat uit van een aandeel van 30% sociale huurwoningen in de woningvoorraad. Overigens is de 30% niet meer van toepassing gezien de recenter vastgestelde Regionale Woonagenda (toelichting paragraaf 3.2.4), waar uit wordt gegaan van tenminste 15% sociale huur op nieuwe woningbouwlocaties. Wanneer op kleiner dan 10 woningen omvattende bouwlocatie niet aan deze eis voldaan kan worden kan het afgekocht worden door een bedrag te storten in de Reserve Sociale Woningbouw.

Planspecifiek

Aangezien Leiderdorp geen grote bouwlocaties meer heeft komt het vooral aan op herontwikkelingen, transformaties en inbreidingslocaties. Onderhavig plan is een inbreidingslocatie en voorziet in de mogelijkheid om woningen te bouwen. Daarmee worden enerzijds nieuwe woningen aan de woningvoorraad toegevoegd en anderzijds wordt bijgedragen aan het op peil houden van het aantal inwoners en de voorzieningen binnen de gemeente. In de woonvisie is de ROC-locatie genoemd als kansrijke grotere woningbouwlocatie voor de komende jaren.

De gemeente Leiderdorp wil niet werken met een vast woningbouwprogramma dat op alle locaties neergelegd kan worden. Zij wil aansluiten bij marktontwikkelingen in Leiderdorp en rekening houden met regionale ontwikkelingen. Zij verwacht zo optimaal te kunnen inspelen op de marktopnamecapaciteit, zodat deze bijdraagt aan de kansen voor de gewenste toevoeging van 750 woningen. Voor 269 woningen hiervan heeft de gemeenteraad reeds kaders vastgesteld. De belangrijkste locaties hierbij zijn Schans van Valdez, Meas, ROC en Plantage.

Met voorliggend plan wordt invulling gegeven aan de beleidswensen ten aanzien van doelgroepen. De mix van sociale huur, middelhoge huur, goedkoper en duurder grondgebonden programma past binnen het beleid van de woonvisie en wordt (ruim) voldaan aan het gestelde minimale aandeel sociale huur..

3.3.3 Welstandsnota 2016

Op 6 juni 2016 heeft de gemeenteraad van Leiderdorp de Welstandsnota Leiderdorp 2016 vastgesteld. Het uitgangspunt voor de nieuwe welstandsnota is om zoveel mogelijk gebieden in Leiderdorp 'welstandsvrij' te maken. Bij bouwaanvragen die een vergunning vereisen, wordt dan niet meer getoetst of zij qua vormgeving en verschijningsvorm in hun omgeving passen. Tevens worden sommige bouwwerken vergunningvrij op het moment dat geen redelijke eisen van welstand meer van toepassing zijn.

De welstandsnota bevat geen concrete welstandscriteria voor (her)ontwikkelingsprojecten die niet passen in het ruimtelijk beleid (afwijking van het bestemmingsplan). Dit is aan de orde voor onderhavige ontwikkeling.

Voor grootschalige (her)ontwikkelingsprojecten dienen welstandscriteria in een beeldkwaliteitplan te worden vastgelegd. Een beeldkwaliteitplan bestaat uit een uitgebreid beoordelingskader met een beschrijving van het plan op hoofdlijnen, eventuele uitwerkingsscenario's voor deelgebieden, referentiebeelden, uitgangspunten voor de beoordeling en criteria die richting geven aan de uitwerking, voor ingrijpende plannen.

Planspecifiek

Zie toelichting paragraaf 3.4.2 voor het voor deze ontwikkeling opgestelde beeldkwaliteitplan.

3.3.4 Groenstructuurplan

In 2000 is het Groenstructuurplan voor Leiderdorp vastgesteld. Op 8 oktober 2012 is het plan geactualiseerd vastgesteld.

Het doel van het Groenstructuurplan 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 landschappelijke basis voor de visie wordt gevormd door de water- en infrastructuur en de verkaveling (welke al dan niet is verstoord). De bouwstenen voor de hoofdgroenstructuur bestaan uit:

- groen-blaue ruggengraat;
- landschappelijke contramal;
- confrontatie tussen stad en land.

Planspecifiek

Engelendaal behoort toe tot de 'groen-blaue ruggengraat'. De groen-blaue ruggengraat valt eveneens samen met drie netwerken voor de natuur: waternatuur, bermnatuur en bosnatuur. Deze netwerken verbinden de groen-blaue ruggengraat met de landschappelijke contramal.

3.3.5 Waterstructuurplan

Eind 2013 heeft de gemeente Leiderdorp het Waterstructuurplan Leiderdorp vastgesteld.

Dit waterstructuurplan dient meerdere doelen. Gemeente Leiderdorp wil haar oppervlaktewater inrichten in nauwe verbinding met de aanwezige natuur, om zo een duidelijke groenblauwe structuur te realiseren. Daarnaast is het realiseren van een robuust watersysteem, dat berekend is op klimaatverandering, een doel. Tot slot moet voorkomen worden dat het watersysteem, door bijvoorbeeld stedelijke ontwikkelingen, versnipperd.

Het waterstructuurplan geeft een ruimtelijke (lange termijn) visie op het watersysteem in Leiderdorp. De Watervisie uit het waterplan wordt concreter uitgewerkt. Het waterstructuurplan wordt integraal opgesteld voor zowel het stedelijk- als het landelijk gebied in de gemeente Leiderdorp en geeft een visie op het oppervlaktewater van Leiderdorp met de verschillende functies die het watersysteem heeft.

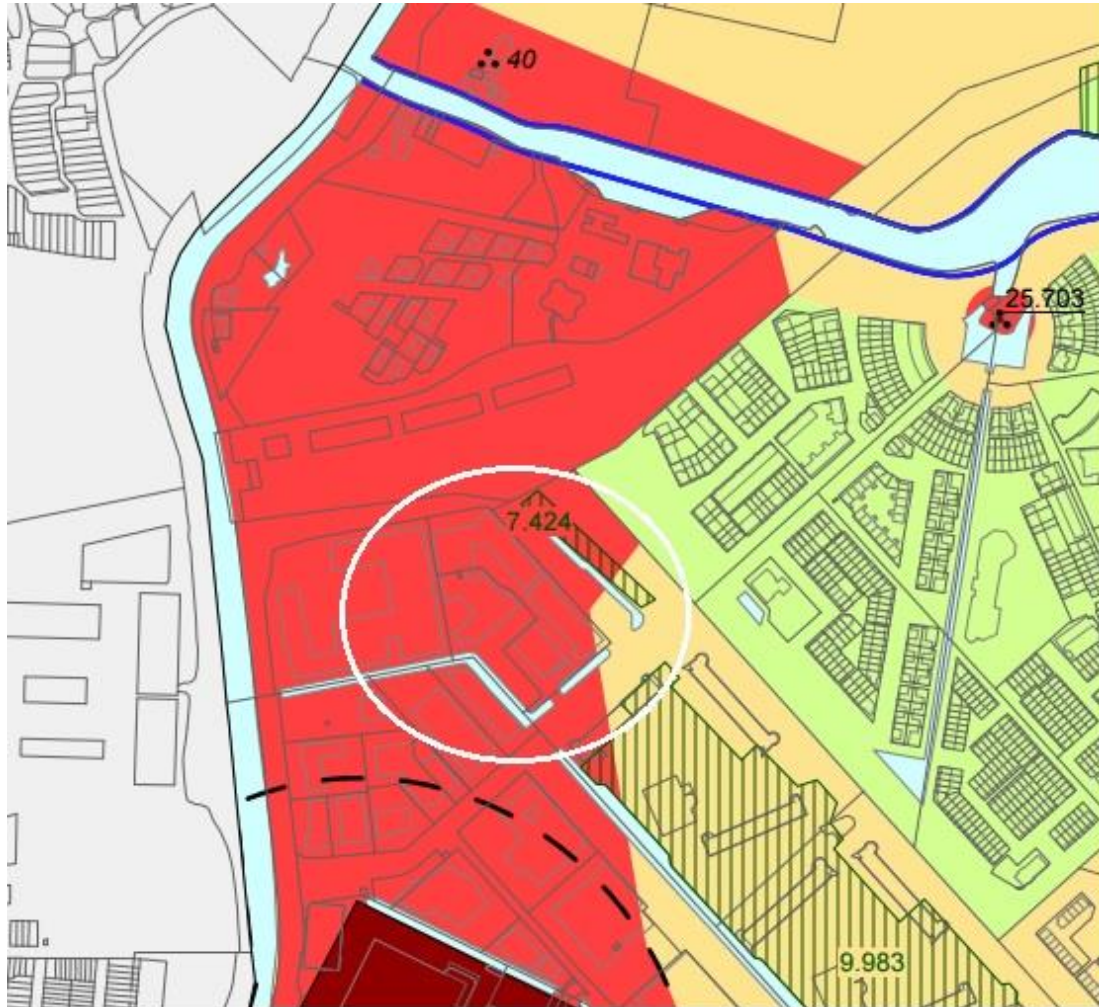
Dit waterstructuurplan betreft het oppervlaktewater. Het gaat niet over drink-, grond- en rioolwater, hoewel er uiteraard wel nauwe relaties liggen met het oppervlaktewater. De plannen voor grondwater en rioleringsplan staan in het uitgebreide gemeentelijke rioleringsplan (vGRP).

3.3.6 Archeologische waardenkaart

Om beter in beeld te hebben waar die archeologische waarden verwacht kunnen worden, heeft de gemeente Leiderdorp in 2008 een archeologische waarden- en verwachtingskaart opgesteld met bijbehorend planologisch regime voor bestemmingsplannen. Daarbij gaat het om terreinen met verwachte archeologische waarden te koppelen aan een aanlegvergunningstelsel om te voorkomen dat bodemingrepen plaatsvinden die een bedreiging vormen voor archeologische waarden.

Planspecifiek

In het plangebied zijn geen archeologische monumenten (Rijks- en gemeentelijke monumenten of AMK terreinen) bekend. Het overgrote deel van het plangebied bestaat uit gronden met een hoge trefkans. Een klein deel heeft een middelhoge trefkans. Zie [toelichting paragraaf 5.5](#) voor de verantwoording in relatie tot de archeologische verwachtingskaart.



Archeologische verwachting

- Terreinen van (zeer) hoge archeologische waarde
- Terreinen met een hoge trefkans
- Terreinen met een middelhoge trefkans
- Terreinen met een lage trefkans

Archeologische Waarden- en Verwachtingskaart

3.3.7 Verkeer- en vervoerplan

Op 13 juli 2009 is het Integraal Verkeers- en Vervoerplan (IVVP) vastgesteld. Doel van dit IVVP is het bewerkstelligen van een grotere leefbaarheid, betere bereikbaarheid, duurzame veiligheid en een beheersbare mobiliteit in de gemeente Leiderdorp.

In het IVVP zijn de principes van Duurzaam Veilig als uitgangspunt genomen. Samengevat houden die principes in dat bij de inrichting van de weg rekening wordt gehouden met de functie. Dit komt zowel de herkenbaarheid van de weg als ook de verkeersveiligheid ten goede.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen (verkeersaders met een snelheidslimiet van 50 tot 70 km/uur binnen de bebouwde kom en 80 km/uur buiten de bebouwde kom) en woonstraten in verblijfsgebieden (30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom).

De doelstelling is een grotere leefbaarheid, een betere bereikbaarheid en een beheersbare mobiliteit in Leiderdorp.

3.3.8 Parkeerbeleidsplan Leiderdorp

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.

Parkeernormen

De planlocatie ligt in een gebied dat in het 'Parkeerbeleidsplan Leiderdorp' is aangeduid als 'werk-/winkelgebied'. In de volgende tabel zijn, aan de hand van het 'Parkeerbeleidsplan Leiderdorp (2016)', de parkeernormen weergegeven:

functies	bandbreedte CROW	parkeernorm (o.b.v. telling)	parkeernorm nieuwbouw incl. reservering pp.	Eenheid
Sociale huurwoning goedkoop	n.v.t.	0,9	1,1	pp / woning
Sociale huurwoning betaalbaar en middeldure klasse	n.v.t.	1,0	1,2	pp / woning
woning duur	1,3 – 2,0	1,6	1,8	pp / woning
woning middelduur	1,2 – 1,8	1,4	1,6	pp / woning
woning goedkoop	1,1 – 1,6	1,2	1,4	pp / woning

Parkeernormen woningen gemeente Leiderdorp

Voor de categorisering in dure, middeldure en goedkope woningen wordt voor de parkeernorm uitgegaan van de volgende bandbreedtes van WOZ-waarde:

- Duur: > € 350.000
- Middelduur: € 250.000 - 350.000
- Goedkoop: < € 250.000

In beginsel moet per nieuw te bouwen functie de in bovenstaande tabel genoemde aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Realiseren toekomstige reservering parkeren

Bij het ontwerp van nieuwe bouwlocatie wordt ruimte voor toename van circa 14,5% van het aantal parkeerplaatsen gereserveerd. In bovenstaande tabel zijn in de 4e kolom de parkeernormen inclusief toekomstige reservering aangegeven. Deze ruimte wordt in eerste instantie als groen uitgevoerd en stedenbouwkundig en bestemmingstechnisch zodanig ingepast dat de locaties in de toekomst kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen. Door de afronding van het aantal te realiseren parkeerplaatsen naar boven wordt een deel van de toekomstige parkeerruimte al gebruikt. Feitelijk betekent het dat per 5 woningen één parkeerplaats in het groen wordt gereserveerd.

Indien de ontwikkelaar de toekomstige reservering niet direct aanlegt op eigen terrein dan dienen deze te worden voorzien in de openbare ruimte. De ontwikkelaar dient aan te wijzen op welke plekken de parkeerplaats gerealiseerd kan worden en dient per parkeerplaats een afkoopsom te betalen. Op deze manier ligt het initiatief en uitvoering bij de gemeente om de parkeerplaatsen in de toekomst daadwerkelijk te realiseren en zijn daarvoor tevens financiële middelen beschikbaar.

Laadpalen

Elektrisch rijden is in opkomst en daarmee neemt de behoefte aan openbare laadpalen toe. Leiderdorp gaat werken met een vergunningenmodel voor deze openbare laadpalen. Dat houdt in dat ze voor het plaatsen, exploiteren en beheren van laadpalen vergunningen gaat verstrekken aan marktpartijen. Particulieren kunnen in de nabije toekomst dan een openbare laadpaal aanvragen bij zo'n marktpartij. Die vraagt voor aanleg, exploitatie en beheer van de laadpaal een vergunning bij de gemeente aan. De particuliere gebruiker betaalt vervolgens aan de marktpartij een bepaalde prijs voor het gebruik van de laadpaal.

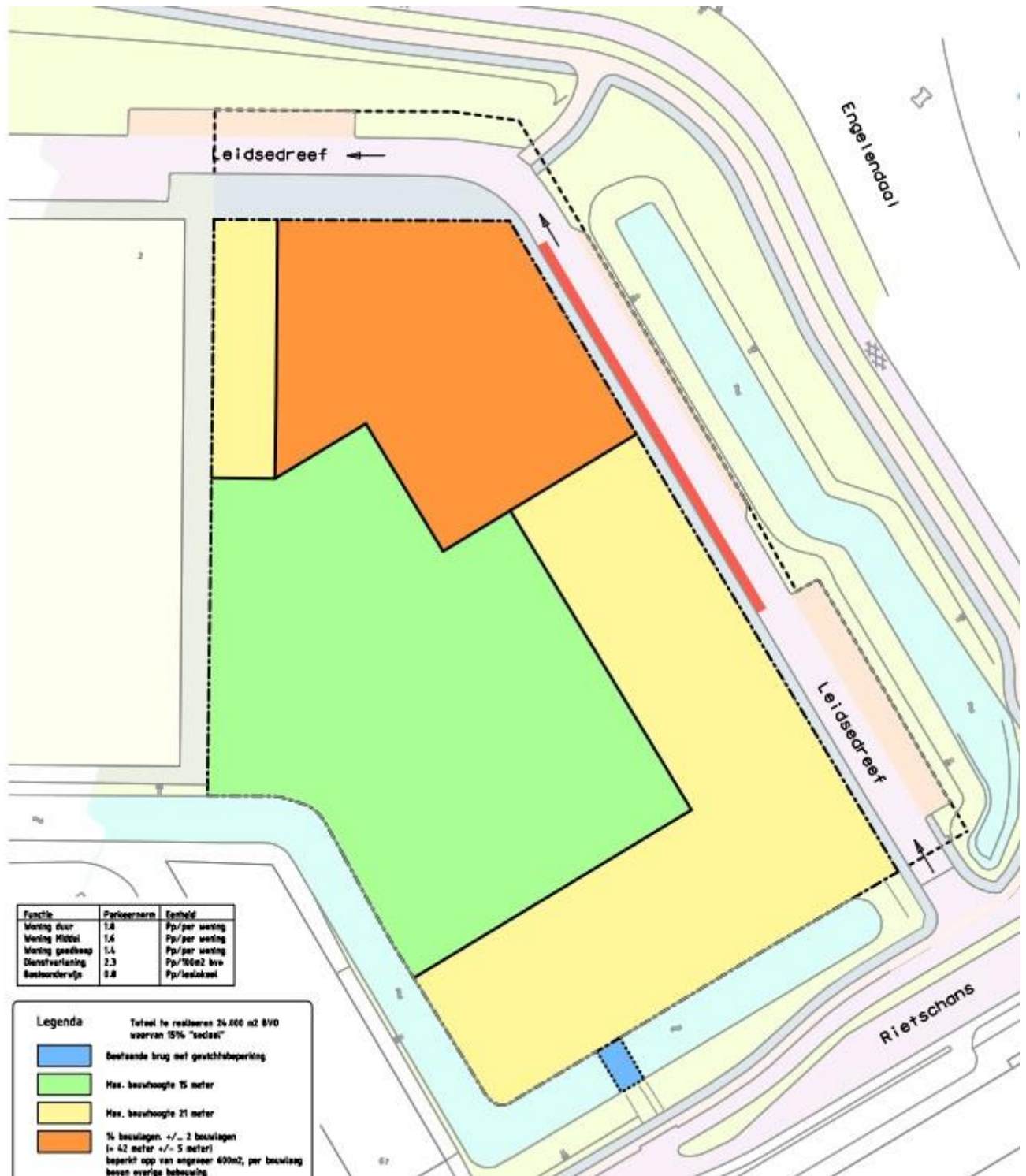
3.4 Specifiek beleid voor ROC-locatie

3.4.1 Bouwenvelop en randvoorwaarden

Bouwenvelop

Op 6 februari 2006 heeft de raad van de gemeente Leiderdorp ingestemd met randvoorwaarden welke in acht genomen dienen te worden bij de herontwikkeling van de ROC-locatie. Dit is vastgelegd in de zogenaamde Bouwenvelop. Daarbij werd uitgegaan van een hoogteaccent (toren) op de hoek tot circa 42 meter met 5 meter meer of minder.

De raad van Leiderdorp heeft op 20 april 2015 nadere randvoorwaarden vastgesteld voor de ontwikkeling van de ROC locatie en de daarbij behorende bouwenvelop (zie hieronder, laatst gewijzigd 2 maart 2015).



Bouwenvelop (2 maart 2015)

ROC locatie randvoorwaarden

De randvoorwaarden luiden als volgt, in cursief is aangeduid op welke manier wordt voldaan aan de voorwaarden:

1. Voor wat betreft het hoogteaccent op de hoek Engelendaal / Willem de Zwijgerlaan gedacht moet worden aan een hoogte tussen 40 en 75 m [1], terwijl deze hoogte gedeeltelijk boven de overige bebouwing gesitueerd mag worden.

De toren krijgt een maximale hoogte van circa 71 meter en deels circa 62 meter .

2. De maximale bebouwingshoogte voor het overige deel van de locatie ongeveer de helft tot eenderde van de hoge bebouwing mag zijn.

De overige bebouwing krijgt een maximale hoogte variërend van 9 en 15,5 meter. Dit is minder dan de maximaal genoemde bebouwingshoogte 'helft tot eenderde van de hoge bebouwing'.

3. De opp. van de bebouwing in totaal niet meer mag bedragen dan 24.000 m² BVO, waarbij uitgegaan mag worden van het volledig benutten voor woondoeleinden Het eventueel creëren van bedrijfsruimte tot maximaal 7.000 m² wordt niet uitgesloten, dit wordt gesaldeerd met de reeds genoemde 24.000 m² BVO;

Het totaal aan m² bvo in het project bedraagt minder dan 24.000 m² BVO waarmee wordt voldaan aan het gestelde maximum m² in de randvoorwaarden.

4. Aanpassing/actualisering van de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de ROC-locatie, waarbij enerzijds aan de wensen van de gemeente wordt voldaan maar ook zoveel ruimte wordt gegeven dat een nader te selecteren ontwikkelingspartij een haalbaar plan kan ontwikkelen.

Met onderhavig plan acht zowel de gemeente Leiderdorp als de ontwikkelaar een haalbaar plan te hebben ontwikkeld.

5. De eventueel te creëren bedrijfsruimte dient voornamelijk te worden gesitueerd op de begane grond en de eerste 2 verdiepingen. Combinaties van woon-werk zijn mogelijk, bij voorkeur aan de Leidsedreef.

In het plangebied wordt geen bedrijfsruimte gecreëerd.

6. Kwalitatief hoogwaardige architectuur is een vereiste op deze zichtlocatie.

Voor de beoogde ontwikkeling is een beeldkwaliteitsplan opgesteld en vult deze de ruimtelijke onderbouwing aan waar nodig en vormt uiteindelijk ook het beoordelingskader van de gemeentelijke welstand. Met dit instrument wordt zorggedragen voor een kwalitatief hoogwaardige invulling op deze locatie.

7. De woningen dienen voor tenminste 15% in de sociale sfeer te worden gerealiseerd (dwz onder de huursubsidiiegrens van 710,68 Euro prijspeil 1 januari 2015). De sociale huurwoningen dienen te worden aangeboden conform regionaal aanbodmodel. Het type woningen dat ontwikkeld wordt, past bij de behoefte zoals die in de Leiderdorps woonvisie is onderzocht en geformuleerd. Bij de toewijzing van woningen vindt Leiderdorps maatwerk plaats.

Het aandeel sociale huur in dit project bedraagt bijna 20% (19,3%). Een aandeel van tenminste 15% is taakstellend vanuit de randvoorwaarden. De woningtypologie is met het aandeel sociale huur en het overige deel middeldure huur passend binnen de gemeentelijke woonvisie. Met het realiseren van middeldure huur wordt tevens de doorstroming gestimuleerd.

8. De woningen zullen moeten voldoen aan alle wettelijke bepalingen in het kader van de milieu- en bouwvoorschriften. Bijzondere aandacht in dit kader voor de geluidsaspecten en de luchtkwaliteit. Er dient rekening te worden gehouden met regionale afspraken ten aanzien van duurzaam bouwen. Ook de regels mbt woonkeur zijn van toepassing voor woningen met een specifieke doelgroep senioren.

Er wordt voldaan aan de milieu- en bouwvoorschriften, zie hiervoor toelichting hoofdstuk 4. Voor de afspraken ten aanzien van duurzaam bouwen wordt verwezen naar bijlagen bij toelichting bijlage 2.

9. Ten aanzien van parkeren voor het nieuw te realiseren plan, dient het Parkeerbeleidsplan Leiderdorp 2012 gehanteerd te worden. Alle parkeerplaatsen binnen het exploitatiegebied mogen hiervoor worden meegeteld. Bezoekersparkeerplaatsen moeten voor bezoekers toegankelijk zijn en bij voorkeur op openbaar terrein liggen.

Er wordt voldaan aan de gestelde parkeernormen, zie toelichting hoofdstuk 5.9.

10. De auto-ontsluiting van de locatie kan qua toegang gesitueerd worden aan de Rietschans en Leidsedreef. De uitgang zal in principe via de Leidsedreef/Zijldijk moeten plaatsvinden. Het staat koper vrij om wel of niet gebruik te maken van het bestaande bruggetje met gewichtsbeperking.

De ontsluiting van het plangebied vindt plaats via de Leidsedreef en de Rietschans.

11. De waterpartij aan de zuid- en westzijde van het ROC-terrein zal behouden moeten blijven en zo mogelijk moeten worden verbreed in relatie met het maken van een natuurvriendelijke oever (riet). De bestaande brug wordt gehandhaafd en ingepast in het plan zodat hier voor langzaam verkeer gebruik van kan worden gemaakt.

De bestaande waterpartij blijft behouden.

12. Al dan niet in combinatie met verdichting van de bebouwing verdient het aanbeveling om de groenvoorzieningen uit te breiden. Eventueel kan dit in combinatie met parkeervoorzieningen waarbij bijv. parkeren (voor zover niet ondergronds) onder bomen wordt aangelegd.

In de huidige situatie is het plangebied volledig verhard. Met het creëren van een stevig plantsoen in het hart van het plan, tussen de twee woonhoven in, wordt het aandeel groen flink uitgebreid.

3.4.2 Beeldkwaliteitplan

Ten behoeve van het beoordelen van het bouwplan door onder andere de welstandscommissie is een Beeldkwaliteitplan opgesteld (zie bijlagen bij toelichting bijlage 3)

4 Planbeschrijving

4.1 Stadsentree

De locatie is gelegen in de as van de Oude Spoorbaan die vanuit het noordoosten de stad inloopt en biedt daardoor de mogelijkheid om een markering van de stad te vormen, precies op het punt waar de uitbreidingen van de jaren tachtig overgaan in de ontwikkelingen uit jaren 70 en bedrijventerreinen. Deze herontwikkelingslocatie ligt dicht bij het open landschap waardoor een relatief hoge dichtheid ook mogelijk is, zonder in te boeten op dit open landschap.



Stadsentree

4.2 Stedenbouwkundige opzet

Voor de beoogde ontwikkeling is een stedenbouwkundig ontwerp gemaakt. Het ontwerp bestaat globaal genomen uit drie schaalniveaus over twee bouwvelden.

Bouwvelden

Het noordelijk gelegen bouwveld bevat voornamelijk gestapelde appartementen. In de oksel van de Leidsedreef is een stedenbouwkundig accent in de vorm van hoogbouw. Deze markeert de locatie aan de noordoostzijde. De woningen aan de centrale openbare ruimte ('het plantsoen') in het woongebied zijn dekwoningen, deze sluiten daarmee aan op het tweede bouwveld, dat bestaat uit grondgebonden woningen.

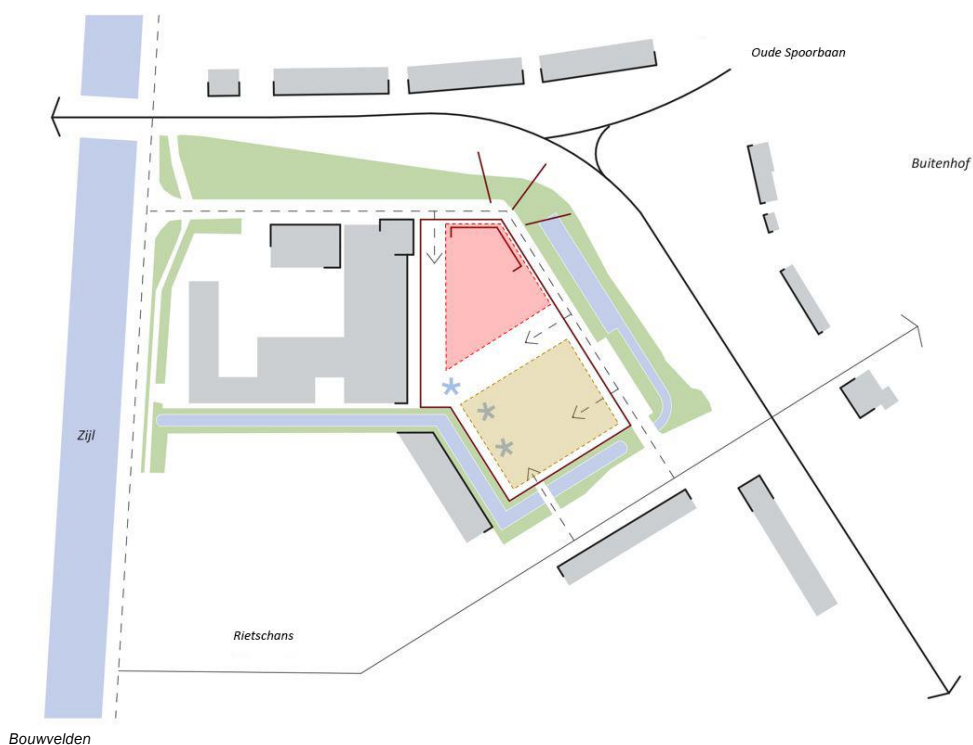
Aan de westzijde van het noordelijke bouwveld wordt een woonstraat voorgesteld tussen het plangebied en de huidige LOI. Deze straat krijgt haar groene aankleding door boombeplanting tussen de parkeervakken.

Tussen de twee bouwvelden wordt een plantsoen voorgesteld. De inrichting van dit plantsoen is aan de noordwestzijde als verblijfsruimte ingericht met een autovrije zone in aansluiting op een met bomen beplante groenstrook. Aan de zuidoostzijde bevindt zich de buurtontsluitingsstraat met haaksparkeren, ten behoeve van de laagbouwoningen.

Zowel het plantsoen als de woonstraat eindigen in een grotere open ruimte gelegen aan het water, die de woonbuurt centraal voorziet van lucht en ruimte.

Het zuidelijk gelegen woonhof bestaat uit grondgebonden woningen. De zuidwestzijde van dit hof wordt 'open' gelaten. Hier worden parkeerplaatsen aangelegd tussen de woonblokken. Het parkeren is hier door middel van langspaarkeerplaatsen voorzien.

Ten zuiden hiervan, direct aan de watergang wordt een rij grondgebonden woningen voorgesteld. Zij krijgen hun buitenruimte direct aan het water.



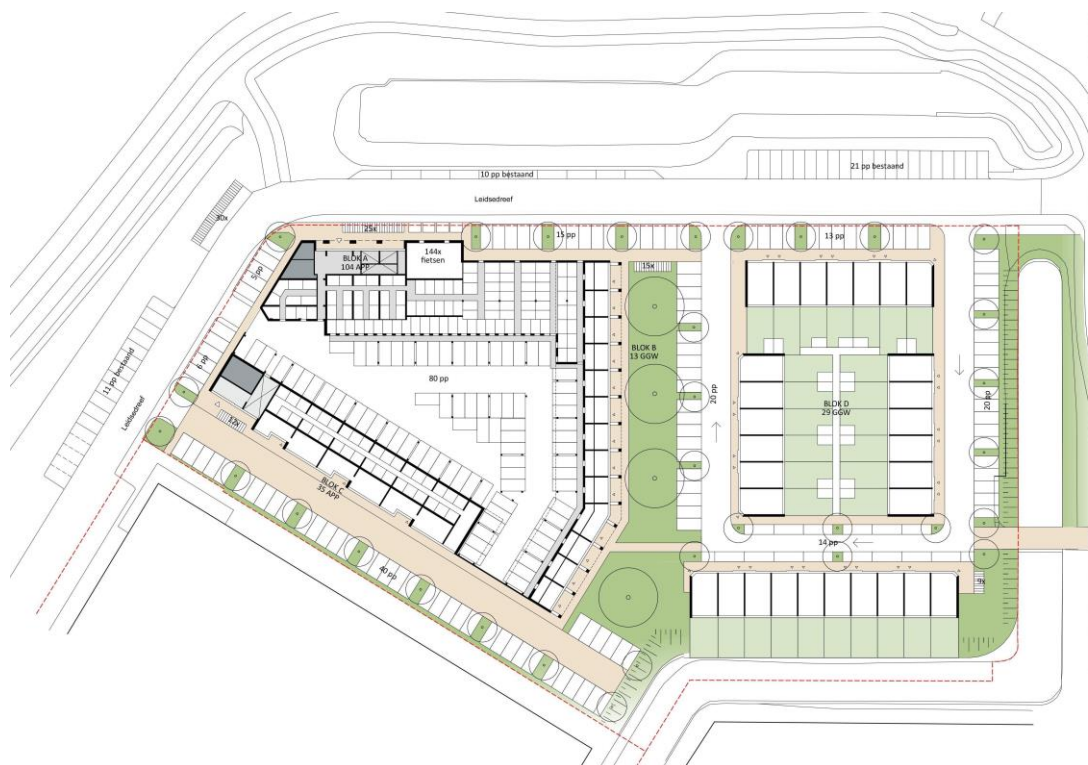
Schaalniveau

1. Een accent in de vorm van een toren van 70m, geeft de plek een eigen karakter en maakt Leiderdorp op grotere schaal meer zichtbaar en herkenbaar. Het is een logische voortzetting van de stadsas waaraan een reeks van accenten staan: Stationsgebied Leiden 70m, Churchillaan 70m, Sterrewacht 50m, Eschertoren 65m, De Prinsenhoek 55m, De Waaijer 40m, De Ommedijk 45m, Laan van Berendrecht 45m. Het voorgenomen hoogteaccent is een passende intensivering in de ontwikkeling van deze stedelijke ring. De breedte van weg Engelendaal en de Oude Spoorbaan en daarmee de afstand tot de omliggende bebouwing laat op de noordoosthoek van de locatie een hoge bebouwing toe. Door in de hoogte te bouwen is het mogelijk om een hoge dichtheid te realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteiten van de openbare ruimte. Het voegt een woonkwaliteit toe die uniek is voor Leiderdorp. Uitzicht over het landschap, het groene hart en de zee. De balkons zijn echter overwegend gelegen op de zuidzijde vanwege bezonning en beperktere geluidsbelasting. Bovendien komt er door het bouwen in de hoogte in de rest van het plangebied ruimte vrij voor een woonmilieu met grondgebonden woningen. Hierdoor ontstaat een gedifferentieerd aanbod en wordt ingespeeld op de sterke woningbehoefte aan grondgebonden woningen maar ook middel dure huurappartementen.
2. Deze toren maakt onderdeel uit van een gesloten bouwblok met appartementen (vijf bouwlagen) en dekwoningen (drie bouwlagen). Het gesloten bouwblok zorgt voor een rustig binnenterrein,

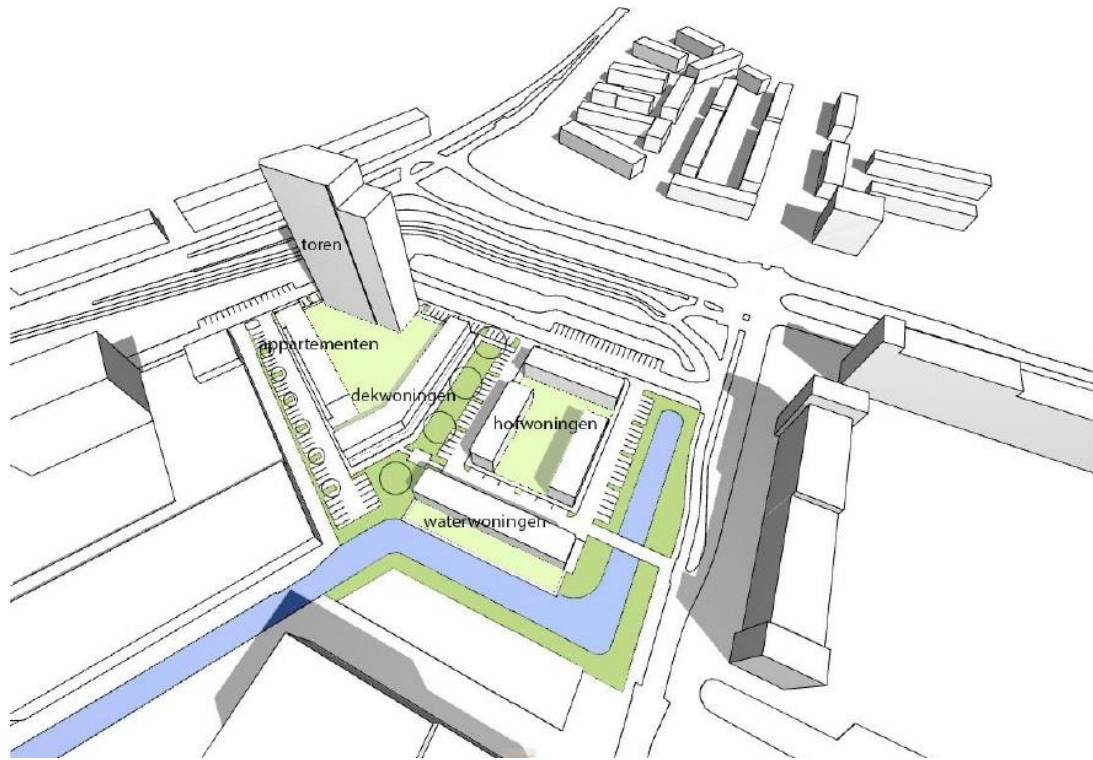
noodzakelijk vanwege de geluidsbelasting. De positie van de toren in de uiterste noordoosthoek van het plangebied en het bouwveld is vanuit de interne kwaliteit van het plan gezien ook logisch vanwege de bezonning van het binnenterrein.

3. De grondgebonden dekwoningen sluiten aan op de grondgebonden laagbouw (drie bouwlagen) van het zuidoostelijke bouwveld. Dit betreft 'hofwoningen' die gesitueerd zijn rondom de achtertuinen en waterwoningen waarvan de buitenruimte aan het water is gesitueerd.. Deze schaal past bij die van de nieuwe en bestaande woonbuurten ten noorden van de Oude Spoorbaan / Willem de Zwijgerlaan en ten oosten van de Engeldaal.

De afwisseling van appartementen in een woontoren, een gesloten bouwblok, dekwoningen, hofwoningen en waterwoningen zorgen voor een aantrekkelijke differentiatie.



Stedenbouwkundige inpassing



Vogelvluichtperspectief stedenbouwkundig model

4.3 Woonbuurten

In het plan wordt een aantal 'woonbuurten' gecreëerd: de torenappartementen, de appartementen aan de woonstraat, de dekwoningen aan het plantsoen en de grondgebonden woningen.



Dakaanzicht

Appartementen toren

De toren is zodanig ontworpen dat deze een slanke uitstraling heeft. De toren verjongt naar boven toe en deze rankheid wordt door de gevelopbouw van penanten en banden ondersteund. De buitenruimtes liggen aan de geluidsluwe zijde, wat de algehele woonkwaliteit ten goede komt. De torenappartementen worden per portiek ontsloten, met vijf woningen per laag en in de topverdiepingen drie woningen per laag.

Appartementen woonstraat

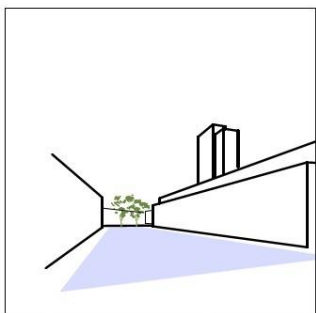
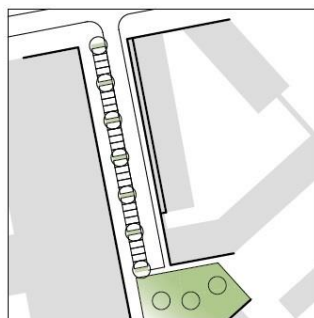
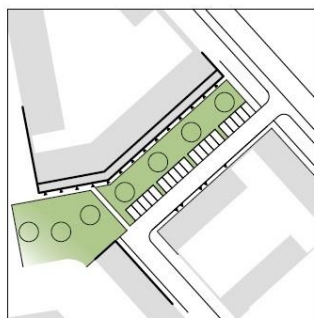
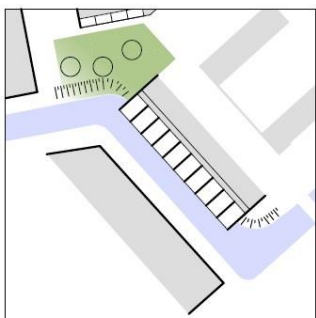
De aansluiting naar de LOI wordt vormgegeven door een woonstraat met duidelijke adressen. Tegelijkertijd ontstaat hier enige afstand voor de positionering van buitenruimtes en balkons, georiënteerd op het westen. De appartementen aan de Woonstraat worden ontsloten met een galerij, de appartementen op de begane grond hebben hun adres aan de straat.

Dekwoningen aan het plantsoen en hofwoningen

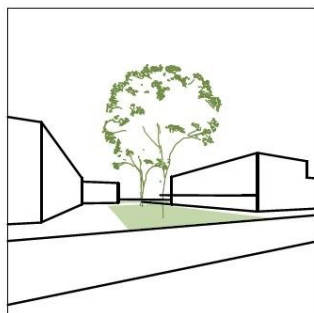
Een centraal plantsoen geeft een stedelijk rustpunt en mooie adressering voor de nieuwbouw. Deze ruimte, van waaruit aan weerszijden de woningen worden ontsloten, is tegelijkertijd de ideale buffer tussen appartementen en eengezinswoningen. De confrontatie tussen laag- en hoogbouw leidt doorgaans tot belemmeringen door inkijk en minder privacy. Dit is hier opgelost door dekwoningen met oriëntatie aan het plantsoen te ontwerpen als 'afzoming' van de appartementengebouwen. Hiermee ontstaat een bijzondere tussenvorm met een eigen entree vanaf de straat en terrassen op het zuiden aan het plantsoen. De privacy van de buitenruimtes is op deze manier gewaarborgd. De tuinen van de hofwoningen vormen weliswaar een hof, maar zijn volledig privaat af te scheiden.

Eengezinswoningen aan water

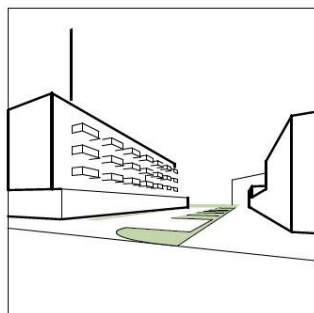
Door het water aan de zuidwest zijde ontstaat een bijzondere ruimte. Hier wordt een aantrekkelijk woonmilieu gecreëerd met het wonen aan het water.



Doorzicht op groen vanuit plantsoen



Plantsoen tussen eengezinswoningen en dekwoningen



Woonstraat eindigend in groen

4.4 Woningbouwprogramma

Woningen

Het woningbouwprogramma voor het gehele project bevat 181 woningen en bestaat uit eengezinswoningen en appartementen. In de volgende tabel is het woningbouwprogramma weergegeven.

	Aantal
Appartementen (sociale huur)	35
Appartementen toren	104
Eengezinswoningen	29
Dekwoningen	13
Totaal	181

Woningbouwprogramma Engelendaal

Het aandeel sociale huur in dit project bedraagt bijna 20 %. Een aandeel van tenminste 15 % is taakstellend vanuit de randvoorwaarden van de vastgestelde bouwvelop (zie [toelichting paragraaf 3.4.1](#)), waaraan dus wordt voldaan.

De appartementen in de woontoren zijn bedacht als middenklasse huurwoningen met een huur tussen circa €750,- en €1000,- per maand. Een duidelijke wens van de gemeente om in dat marktsegment meer te realiseren en dat kan bijdragen aan de doorstroming vanuit de sociale huur in Leiderdorp. In dit segment zijn er te weinig 'alternatieven'. Met ook een aantal grondgebonden eengezinswoningen wordt hier voor alle marktsegmenten een passend aanbod gedaan.

De bouw van de 181 woningen heeft een totale omvang van minder dan 24.000 m². Ook hiermee wordt voldaan aan de randvoorwaarden van de bouwvelop.

4.5 Stedenbouwkundige omgang met de Oude Spoorbaan en geluid

Met het creëren van twee woonhoven in twee bouwvelden wordt het verkeerlawaaï voor het grootste deel van de woningen op een logische wijze geweerd.

De Engelendaal en de Oude Spoorbaan hebben een talud. De afstand tot en de hoogte van het talud zijn echter zodanig dat er op de begane grond geen aantrekkelijke woningen aan gesitueerd kunnen worden. Daarom is ervoor gekozen om de toren, de bergingen en de hoofdentree van het appartementencomplex aan deze zijde van het talud te realiseren. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat de hoofdentrees dichtbij de nabij gelegen bezoekersparkeerplaatsen gesitueerd is. Hierdoor ontstaat er levendigheid en wordt voorkomen dat deze ruimte in het talud ongebruikt blijft. Door hier bezoekersparkeerplaatsen te realiseren, kunnen we bovendien zoveel mogelijk parkeerplaatsen weren uit het plangebied en dit zo groen mogelijk invullen.

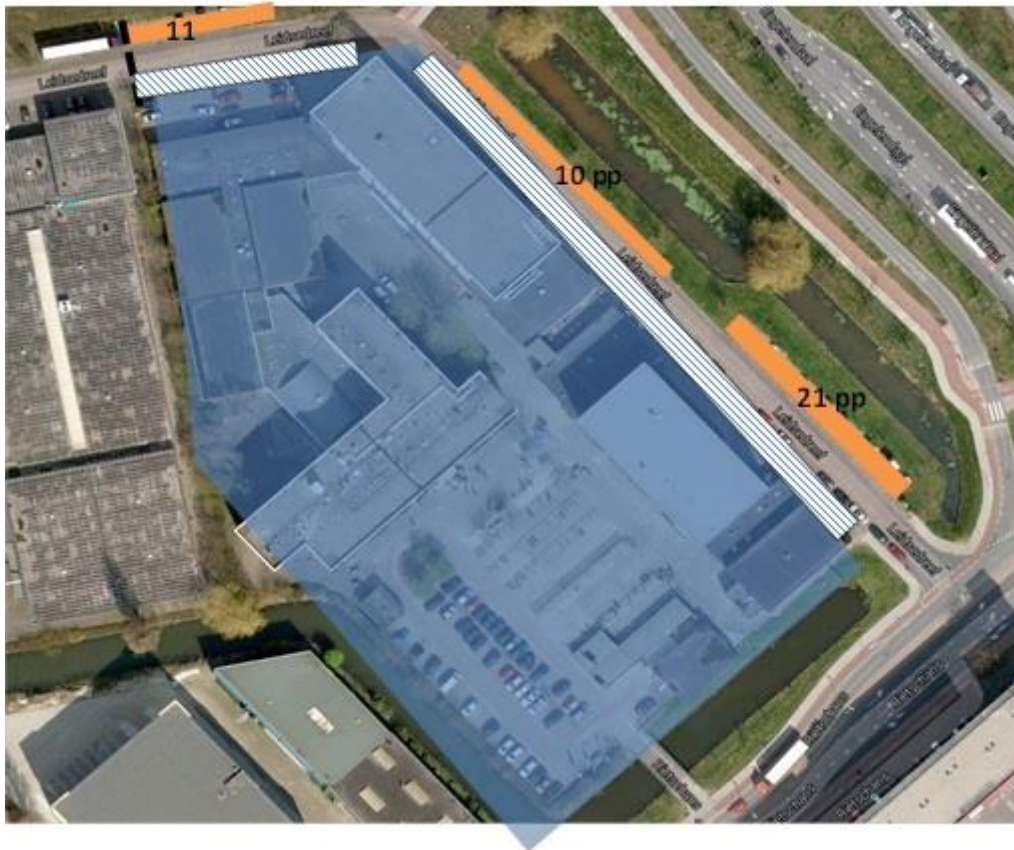
4.6 Parkeren

Parkeren ten behoeve van auto's

Het parkeren in de openbare ruimte wordt zo verdeeld, dat alle woningen parkeerplaatsen op korte loopafstand hebben. In het geval van de laagbouw altijd letterlijk voor de eigen deur. De garage onder het hoofdvolume is afsluitbaar en daarmee zijn de parkeerplaatsen toewijsbaar aan de appartementen in de toren. De ontsluitingen van de portieken komen met lift en trappenhuis direct bij de parkeergarage uit, zodat bewoners binnendoor bij de eigen auto kunnen komen. De bewoners van de sociale huurwoningen kunnen de auto voor de deur in de groene woonstraat parkeren en de bewoners van de dekwoningen aan het plantsoen.

In het plangebied worden 255 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het parkeerbeleid biedt de ruimte om 0,2 parkeerplaats per woning op te lossen als een zogenaamde toekomstige ruimtelijke voorziening. Dit betekent dat deze plekken niet op voorhand hoeven te worden aangelegd, maar dat hiervoor een ruimtelijke voorziening wordt getroffen. Dit geeft de mogelijkheid om – in eerste instantie - nog meer openbaar groen te realiseren. Als deze parkeerplaatsen (23 plekken, of deel daarvan) in de praktijk toch nodig blijken te zijn, kunnen deze alsnog worden gerealiseerd.

In onderstaande afbeelding zijn alle parkeerplekken ingetekend. De plekken die als toekomstige ruimtelijke voorziening kunnen worden ingevuld, zijn rood gearceerd aangegeven.



Openbare parkeerplaatsen die worden toegekend aan de ontwikkeling op de ROC locatie

Fietsparkeren

In de openbare ruimte worden 91 fietsparkeerplekken gerealiseerd voor bezoekers. Met dit aantal wordt voldaan aan de minimale CROW-norm van 0,5 plek per woning. Daarnaast wordt in de toren voorzien in een collectieve fietsenstalling waar circa 140 fietsen gestald kunnen worden. In combinatie met de fietsparkeerplekken in de openbare ruimte wordt hiermee ruim voldaan aan de maximale CROW norm van 1,0 plek per woning.

In toelichting hoofdstuk 5.9 is een verantwoording gegeven op welke wijze de inrichting van de parkeerplaatsen voldoet aan het gemeentelijk parkeerbeleid.

5 Toetsing op kaders

De uitvoerbaarheid van een ruimtelijke onderbouwing moet ingevolge de Wet ruimtelijke ordening (Wro) aangetoond worden (artikel 3.1 lid 3 van de Wro). Daaronder valt zowel de onderzoeksverplichting naar verschillende ruimtelijk relevante aspecten (geluid, bodem, ect.) als ook de economische uitvoerbaarheid van het plan.

5.1 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vijf mogelijkheden:

- a. het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig;
- b. het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor een plan in kolom 3 'plannen' geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-)m.e.r.-plicht;
- c. het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er dient in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd;
- d. de activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit worden niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.- (beoordelings)plicht;
- e. aan de hand van een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 kan geconcludeerd worden dat het plan mogelijk m.e.r.-plichtig is.

Planspecifiek

De boogde ontwikkeling bevat een activiteit uit kolom 1 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen), maar er wordt niet voldaan aan de gegeven drempelwaarde van 2000 of meer woningen. Omdat er minder dan 2000 woningen worden gerealiseerd kan afgezien worden van een m.e.r.-beoordeling en kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r. beoordeling. De vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.- (beoordeling) noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet toch een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt gevormd door de hiernavolgende paragrafen. Daarin worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen gesignaleerd. Deze gevolgen kunnen derhalve worden uitgesloten; een nadere m.e.r.-beoordeling is niet noodzakelijk.

5.2 Milieu

5.2.1 Bodem

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet aangetoond worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Bij herinrichtingssituaties is doorgaans een bodemonderzoek noodzakelijk in het kader van de Woningwet. Bij een bestemmingswijziging is een bodemonderzoek slechts noodzakelijk, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een strenger bodemgebruik inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, is de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet relevant en is bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Planspecifiek

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen. Met deze ontwikkeling wijzigt de bestemming van het perceel van bedrijven naar wonen. Een dergelijke bestemmingswijziging levert een strenger bodemgebruik op. Ten behoeve van de ontwikkeling is in het verleden een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat met het onderzochte stoffenpakket van 2006, het terrein geschikt is voor wonen, uitgezonderd de te saneren olieverontreinigingen. Het gebruikte stoffenpakket 2006 is niet toereikend voor de huidige eisen aan bodemonderzoek. Er zal nog aanvullend onderzoek moeten worden gedaan naar stoffen in de bodem zoals PCB's, barium, kobalt, molybdeen en asbest. Door middel van aanvullend bodemonderzoek zal ook de bodemkwaliteit van het slootdempingsmateriaal en de oude waterbodem moeten worden vastgesteld. Ook zal een bodemsanering worden voorgeschreven.

In april 2016 is aanvullend bodemonderzoek (zie [bijlagen bij toelichting bijlage 4](#)) gedaan. Het doel van het onderzoek is het actualiseren van de bodemkwaliteit ter hoogte van een eerder aangetoonde bodemverontreiniging alsmede van de algemene bodemkwaliteit op het terrein. Op verzoek van de opdrachtgever wordt hierbij de nadruk op de bodemkwaliteit in pandig/rondom bebouwing gelegd.

Zintuigelijk zijn plaatselijk zwakke bijmengingen met baksteen/puin aangetroffen in de diepere ondergrond. Verder zijn zintuigelijk geen afwijkingen waargenomen in de bodemopbouw. Uit het chemisch-analytisch onderzoek blijkt het volgende:

- de grond is niet tot slechts licht verontreinigd met de onderzochte parameters;
- het grondwater is niet tot slechts licht verontreinigd met de onderzochte parameters.

De eerder aangetoonde plaatselijke verontreiniging met minerale olie is in zijn geheel zowel zintuigelijk als chemisch-analytisch (grond en grondwater) niet meer aangetroffen. Geconcludeerd wordt dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen aanwezig zijn voor de voorgenomen aan-/verkoop en beoogde ontwikkelingen van de locatie. De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding voor vervolgacties en/of sanerende maatregelen.

In februari 2016 zijn asbestonderzoeken (asbestinventarisatie, type A) uitgevoerd voor de onderzoekslocatie Leidsedreef 4, gebouw 4, 5 en 6 (zie [bijlagen bij toelichting bijlage 5](#), [bijlagen bij toelichting bijlage 6](#), [bijlagen bij toelichting bijlage 7](#)). Aanvullend onderzoek (type B) wordt voor het vergunningetraject uitgevoerd.

Gezien het onderzochte is er geen reden om de planontwikkeling niet door te laten gaan.

5.2.2 Geluid

De mate waarin het geluid, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh):

- woningen;
- geluidsgevoelige terreinen (woonwagendplaatsen, ligplaatsen voor woonschepen);
- andere geluidsgevoelige gebouwen (onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, kinderdagverblijven).

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Planspecifiek

In verband met de nieuwbouw van woningen op de voormalige ROC-locatie in Leiderdorp is de geluidsbelasting op deze woningen onderzocht. Het akoestisch onderzoek dat uitgevoerd is in het kader van de Wet geluidhinder is als bijlagen bij toelichting bijlage 8 bij dit plan gevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat bij bijna alle woningen uit het project sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Bij geen van de woningen is sprake van overschrijding van de maximale grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Om de geluidsbelasting te verlagen zijn bron- en overdrachtsmaatregelen onderzocht. Deze maatregelen blijken voornamelijk uit financieel oogpunt niet haalbaar.

Wel is bij de uitwerking van het plan uitgebreid rekening gehouden met de geluidsbelasting, onder andere door:

- de indeling van het plan en de positionering van de geluidgevoelige ruimte en buitenruimten;
- realisatie van natuurlijke afscherming, zoals teruggedragen buitenruimte (loggia's);
- realisatie van gebouwgebonden afscherming. Met deze maatregelen wordt bij alle woningen uit het plan een verblijfsruimte aan een geluidluwe gevel gerealiseerd en worden geluidluwe buitenruimten gerealiseerd. Een uitzondering hierop zijn drie woningen in blok C, waar het niet haalbaar is om maatregelen in te passen;
- het toepassen van akoestische compensatie, door een hoge geluidsisolerende kwaliteit tussen de woningen onderling te realiseren.

Voor het project worden overeenkomstig het volgende overzicht hogere grenswaarden aangevraagd.

	Oude Spoorbaan	Engelendaal	Willem de Zwijgerlaan	Rietschans
Totaal blok A	99 woningen	60 woningen	10 woningen.	n.v.t.
Totaal blok B	13 woningen	6 woningen	n.v.t.	n.v.t.
Totaal blok C	33 woningen	6 woningen	n.v.t.	n.v.t.
Totaal blok D	10 woningen	19 woningen	n.v.t.	16 woningen
Totaal aantal woningen	155 woningen	91 woningen	10 woningen	16 woningen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is tevens het akoestisch effect van de mogelijke wijziging in de infrastructuur rond het project onderzocht. Deze wijziging heeft betrekking op het realiseren van de rondweg Leidse Ring Noord (zoals toegelicht in toelichting paragraaf 3.2.7).

Uit dit onderzoek blijkt dat ten gevolge van deze wijziging op een deel van de woningen uit het plan een stijging van de geluidsbelasting te verwachten is van circa 2 dB. Door stil asfalt, dat in dit geval toegepast

kan worden in combinatie met het aanpassen van de infrastructuur, kan deze stijging worden gecompenseerd.

Aanvullend onderzoek

In het akoestisch onderzoek is voor het berekenen van de geluidsbelasting uitgegaan van de door de Omgevingsdienst West-Holland aangeleverde verkeersgegevens. Bij de beoordeling van het onderzoek is gesignaleerd dat de aangeleverde rijsnelheden niet bij alle wegen correct waren. Dit betreft de Van der Havelaan en de Touwbaan.

Aanvullend op het eerdere akoestische onderzoek is onderzocht of een rijsnelheid van 50 km per uur op de van der havelaan en de Touwbaan consequenties heeft (zie bijlagen bij toelichting bijlage 9). Geconcludeerd wordt dat de hogere rijsnelheid op de Van der Havelaan en de Touwlaan, 50 km per uur in plaats van 30 km per uur, geen consequenties heeft op de bevindingen van het eerder uitgevoerde akoestische onderzoek. Aanpassing van dit onderzoek is dan ook niet aan de orde. Ook de woningen waarvoor hogere waarden moeten worden aangevraagd blijft onveranderd.

5.2.3 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit. Deze paragraaf vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekenende mate' precies inhoudt, staat in een de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide (1,2 microgram per m³) een 'betekend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen'.

Een belangrijk onderdeel voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL, dat sinds 1 augustus 2009 in werking is, werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Met het Besluit wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken. Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen op een afstand van 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ dreigt/plaatsvindt.

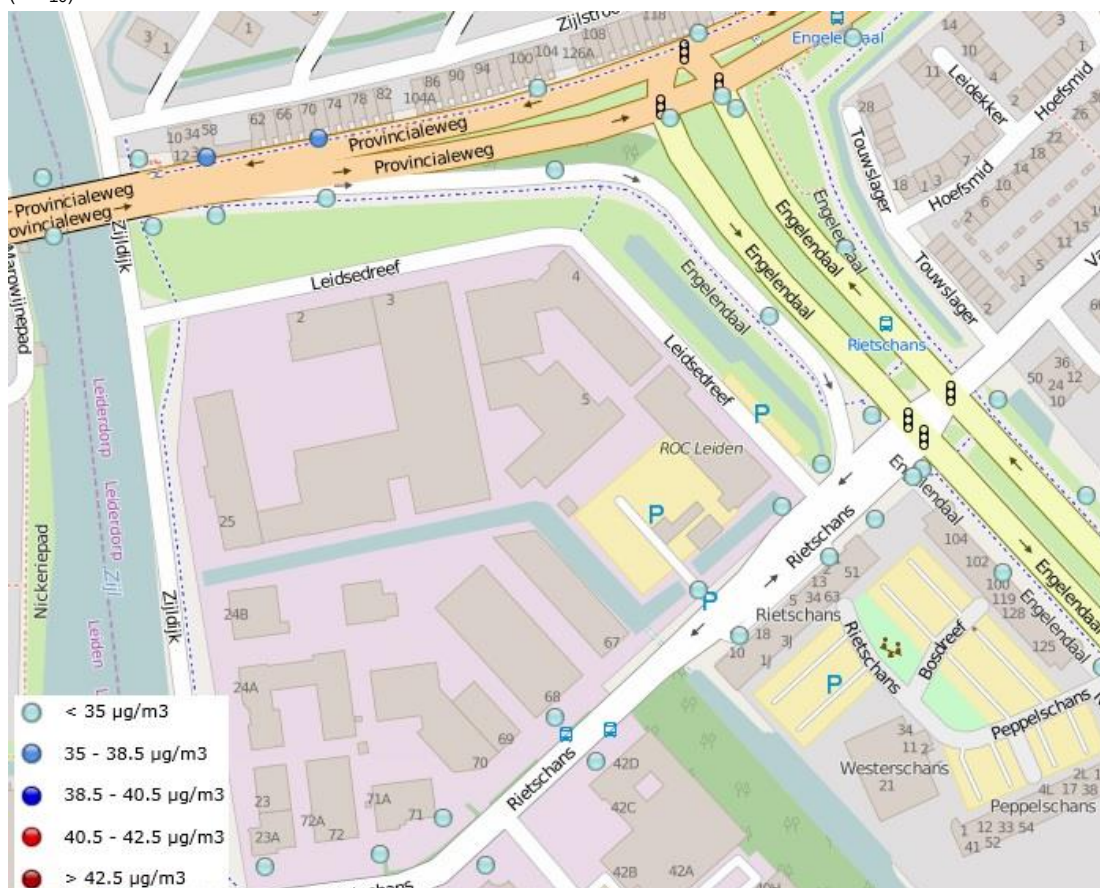
In het kader van het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden. Ten eerste of de luchtkwaliteit de nieuwe functie toelaat. Ten tweede moet bekeken worden of het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.

Planspecifiek

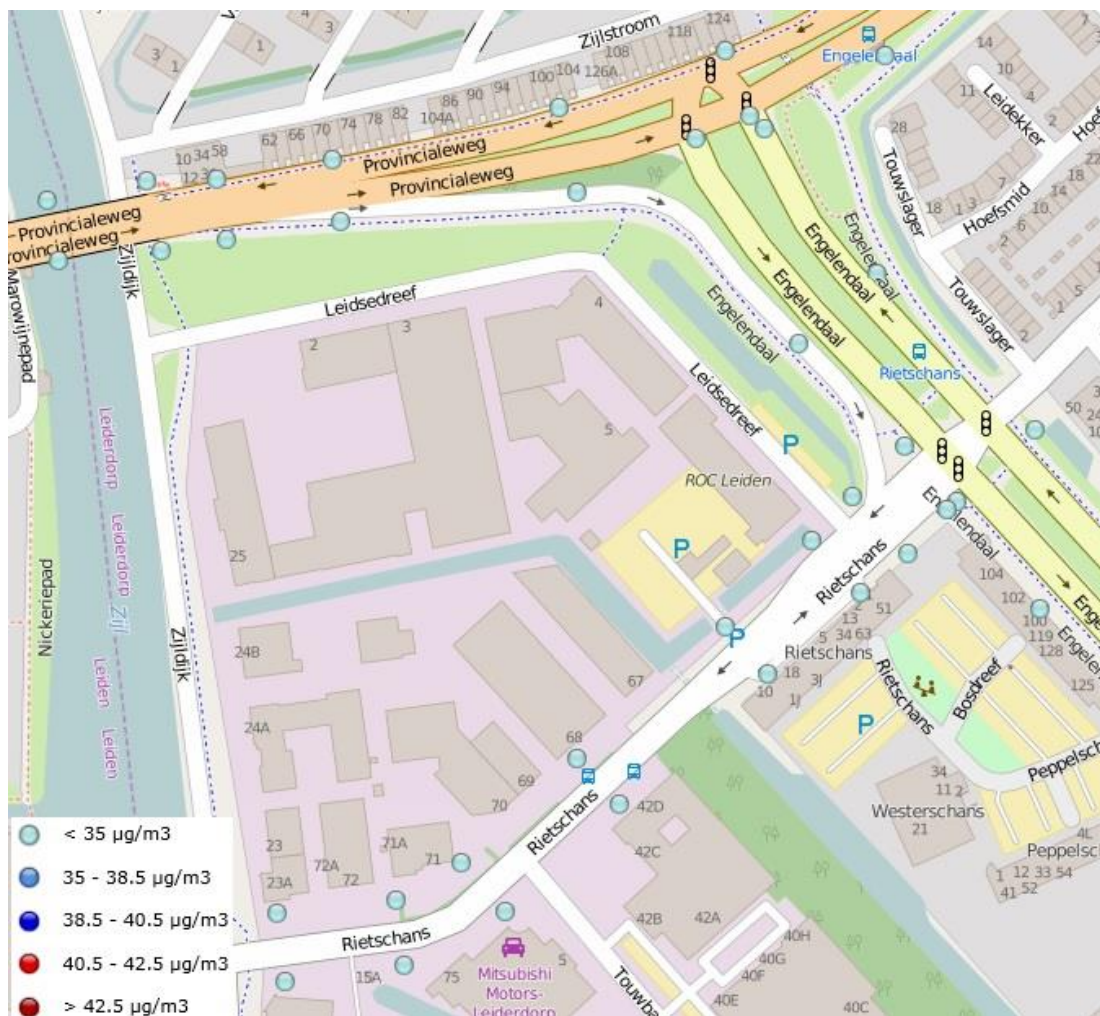
De voorgenoemde ontwikkeling kan, gelet op de omvang van de ontwikkeling (<1.500 woningen), gezien worden als een NIBM-project; de ontwikkeling heeft niet in betekende mate invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse. Aan de andere kant is in dit geval geen sprake van de realisatie van een gevoelige bestemming. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is desalniettemin met behulp van de monitoringstool van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Monitoringstool 2015_peiljaar 2015) gekeken of de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied voldoet aan de gestelde normen. In de monitoringstool zijn de concentraties langs de Leidsedreef zelf niet in beeld gebracht. Voor de beoordeling is daarom gebruik gemaakt van de concentraties langs overige drukke wegen in de omgeving (Oude Spoorbaan, Engelendaal, Rietschans).

De grenswaarde concentratie voor NO₂ bedraagt 40 µg/m³. Uit de monitoringstool blijkt dat de hoogste jaargemiddelde concentratie voor NO₂ in de omgeving van het plangebied minder dan 27 µg/m³ bedraagt. De grenswaarde concentratie voor PM₁₀ bedraagt 40 µg/m³. Uit de monitoringstool blijkt dat de hoogste jaargemiddelde concentratie voor PM₁₀ in de omgeving van het plangebied minder dan 23 µg/m³ bedraagt. De concentraties voor beide stoffen liggen dus ver beneden de grenswaarde.

In onderstaande figuren worden de resultaten hiervan weergegeven voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).



Luchtkwaliteit omgeving plangebied, resultaten NSL-monitoringstool 2015 voor NO₂



Luchtkwaliteit omgeving plangebied, resultaten NSL-monitoringstool 2015 voor PM₁₀

De Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit kan worden gesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

5.2.4 Bedrijven en milieuzonering

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 hebben wij 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 indicatief en kunnen per gebiedstype, waarin de ontwikkeling zal plaatsvinden, verschillen. Hierbij is het uitgangspunt 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

Planspecifiek

De omgeving van de planlocatie kan worden aangemerkt als een gemengd gebied.

Uit het bedrijfsinformatiesysteem van de Omgevingsdienst blijkt dat in de directe omgeving van de planlocatie de volgende bedrijven gevestigd zijn.

Bedrijf/Activiteit	Adres	SBI-2008	Milieucategorie	Minimale gewenste afstand	Huidige afstand tot het plangebied (circa)
Teco tube (metaalbewerking)	Rietschans 69	251 331	3.1	30	100
All Safe opslag	Rietschans 68		1	0	60
Svala autobedrijf	Rietschans 70	451 452 453	2	10	120
Grafische Productie Buro	Rietschans 71	18129	2	10	150
Kantoor	Rietschans 72a	941 942	1	0	170
Auto techno center	Zijldijk 23	451 452 453	2	10	200
Drukkerij (voorheen) Rutgers	Zijldijk 25	18129	2	10	80
LOI opleidingen	Leidsedreef 2	941 942	1	0	10

Uit de tabel blijkt dat het plan voldoet aan de richtafstanden. In de omgeving gelegen bedrijven worden door het plan niet belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Er zijn geen belemmeringen voor het plan.

5.2.5 Externe veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, kinderopvang- en dagverblijven en grote kantoorgebouwen (>1.500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels en horeca. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10⁻⁶ als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10⁻⁶ contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10⁻⁵ contour.

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het groepsrisico wordt niet in contouren vertaald, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groepsgrootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as). Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken, het moet aangeven op welke manier hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn ingevuld. Het bevoegd gezag moet tevens aangeven waarom de risico's verantwoord zijn, en de veiligheidsregio moet in de gelegenheid zijn gesteld een brandweeradvies te geven. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico, hoe groter het belang van een goede groepsrisicoverantwoording.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Met betrekking tot het beleid en de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen zijn er de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen geweest. Zo is er een nieuw Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en een Structuurvisie buisleidingen. Deze structuurvisie bevat een lange termijnvisie op het buisleidingentransport van gevaarlijke stoffen.

Het Bevb en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een ruimtelijk plan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico in acht te nemen en het groepsrisico te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

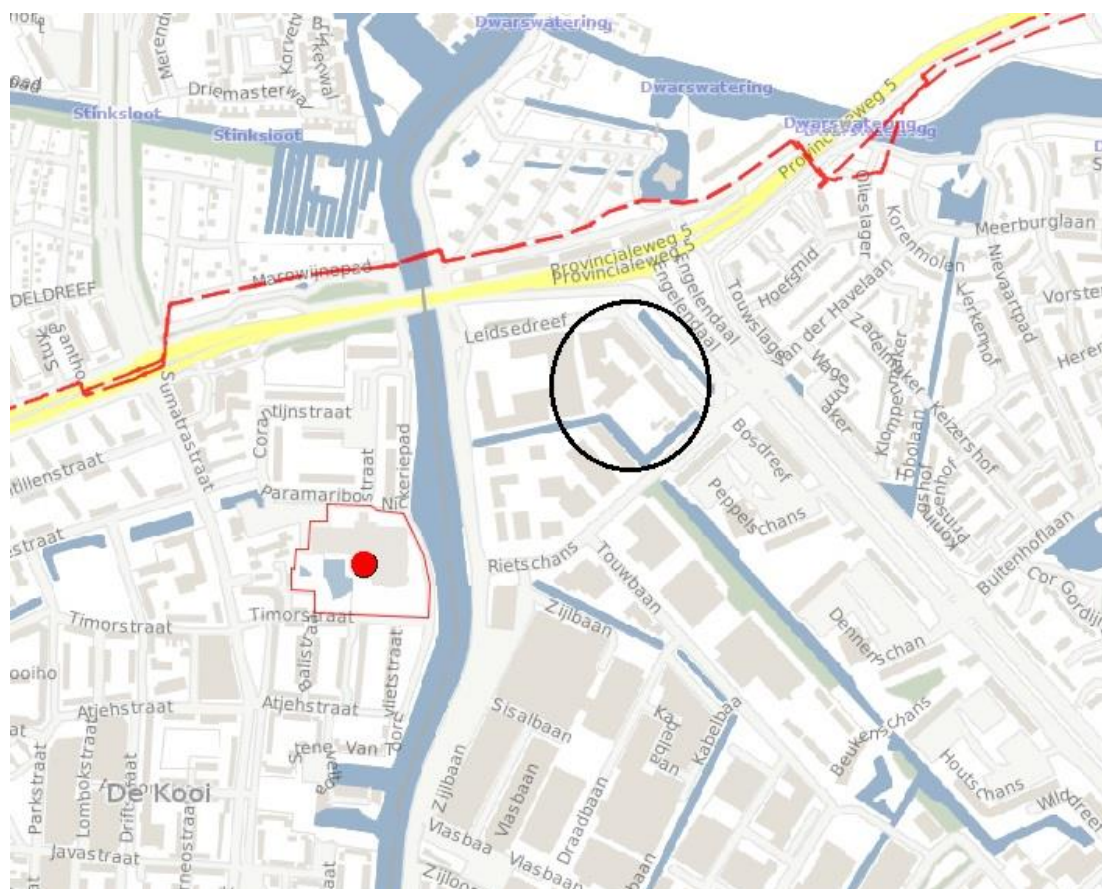
Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd.

Als onderdeel van het Bevt is op 1 april 2015 tevens het basisnet in werking getreden. Het basisnet verhoogt de veiligheid van mensen die wonen of werken in de buurt van rijksinfrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling ligt vast wat de maximale risico's voor omwonenden mogen zijn. Die begrenzing was er tot nu toe niet. Bovendien zorgt het basisnet ervoor dat gevaarlijke stoffen tussen de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het buitenland vervoerd kunnen blijven worden.

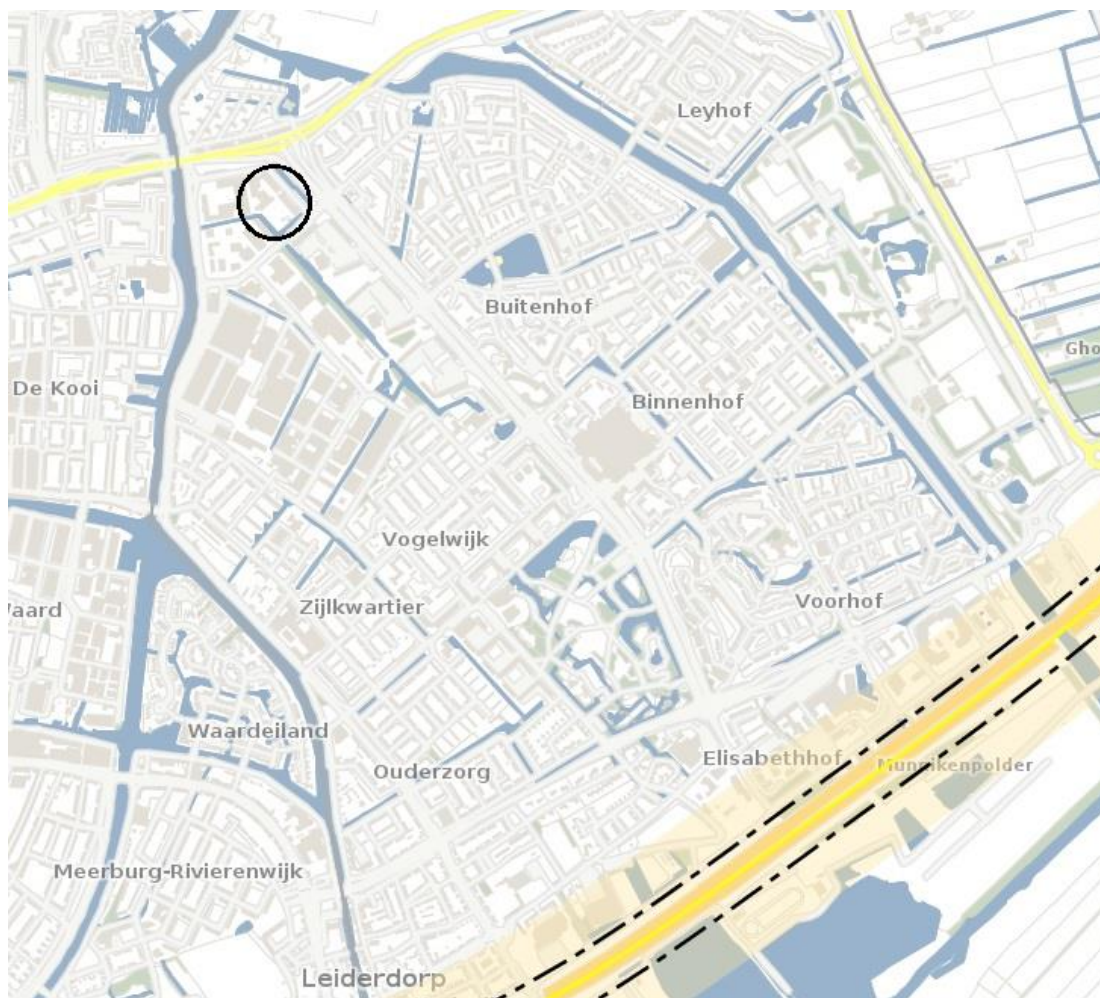
Indien een ruimtelijk plan betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een (basisnet)transportroute voor gevaarlijke stoffen, moet in de toelichting ingegaan worden op de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan wordt vastgesteld. Hierbij moet rekening worden gehouden met de personen die a) in dat gebied reeds aanwezig zijn, b) in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan redelijkerwijs te verwachten zijn en c) de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan betrekking heeft.

Planspecifiek

Voor de beoordeling of in de omgeving van het plangebied risicovolle inrichtingen en/of transportroutes gevaarlijke stoffen aanwezig zijn is de risicokaart en Basisnet geraadpleegd. De volgende afbeeldingen tonen uitsneden van deze kaarten:



Uitsnede risicokaart met globale begrenzing plangebied



Uitsnede Basisnet met globale begrenzing plangebied

In de directe omgeving zijn geen risicobronnen aanwezig. Het plangebied ligt niet binnen een plaatsgebonden risicocontour $PR=10^{-6}$.

Wel ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van 2 ondergrondse hogedrukaardgasleidingen en de A4. Aanvullend loopt er een route voor het transport van gevaarlijke stoffen op korte afstand van het plangebied (Engelendaal - Rietschans).

Het invloedsgebied van de A4 bedraagt 9 km. De locatie ligt op een afstand van circa 4 km en ligt daarmee binnen het invloedsgebied.

Het invloedsgebied van de beide ondergrondse hogedrukaardgasleidingen is 140 meter. De planlocatie ligt op een afstand van ca. 120 meter en ligt daarmee gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van deze leidingen.

Voor de hogedrukaardgasleidingen heeft de Omgevingsdienst in 2014 een risicoberekening uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan Driegatenbrug. De conclusie van dit rapport is dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden; het berekende groepsrisico is kleiner dan $0,1 \cdot$ de oriëntatiewaarde.

Beoordeeld is of dit rapport nog bruikbaar is voor dit plan. In het rapport is voor de locatie Leidsedreef 2, 3 en 4 uitgegaan van 650 personen. Omdat het plangebied slechts voor een klein gedeelte binnen het invloedsgebied ligt past het plan binnen het aantal personen dat in het rapport meegenomen is. Het rapport uit 2014 is bruikbaar voor dit plan (zie bijlagen bij toelichting bijlage 10).

De risicobronnen zullen niet leiden tot belemmeringen voor het plan. Wel moet het groepsrisico verantwoord worden. Bij de verantwoording kan volstaan worden met een beoordeling van de aspecten

hulpverlening, zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De verantwoording groepsrisico is uitgevoerd (zie bijlagen bij toelichting bijlage 11). Het plangebied bevindt zich binnen zone 4 (de grens tot 1% letaliteit (het invloedsgebied)) zoals bepaald door de Regio Holland Rijnland. Binnen het invloedsgebied is het wenselijk geen beperkt zelfredzame groepen mensen te situeren of maatregelen te treffen deze mensen extra te beschermen. Onderhavig plan voorziet niet in de vestiging van groepen beperkt zelfredzame personen. Uit de eerder uitgevoerde berekening van de hoogte van het groepsrisico van de aardgastransportleidingen is gebleken dat sprake is van een groepsrisico kleiner dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Door de afstand tussen het plangebied en de A4 zal het plan geen invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. Het GR vormt dan ook geen belemmering.

5.3 Water

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast (waaronder ook risico van overstromingen e.d.) voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden.

5.3.1 Generiek beleid

Op Rijksniveau en Europees niveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21^e eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterplan.

Waterbeleid voor de 21^e eeuw

De Commissie Waterbeheer 21^{ste} eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw' (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21^e eeuw worden twee principes (drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

- vasthouden, bergen en afvoeren: dit houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.
- schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Waterwet

Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Het doel van de Waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In deze integrale watervergunning zijn zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) opgegaan in één aparte watervergunning.

Nationaal Waterplan

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het kabinet. Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

5.3.2 Hoogheemraadschap van Rijnland

Waterbeheerplan

Op 9 december 2009 is het nieuwe waterbeheerplan (WBP) van het hoogheemraadschap van Rijnland vastgesteld. Voor de planperiode 2010-2015 is dit WBP van toepassing. In het plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor deze planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn:

1. veiligheid tegen overstromingen;
2. voldoende water;
3. gezond water.

Wat betreft veiligheid is het 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, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelstijging. Het WBP sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Keur en Uitvoeringsregels

Per 1 juli 2015 is een nieuwe Keur in werking getreden. Bij het opstellen van deze Keur heeft Rijnland een andere aanpak gebruikt. Er gelden minder regels voor burgers, bedrijven en Rijnland. Het aantal vergunningen en meldingen is ongeveer gehalveerd. Zo geeft Rijnland verantwoordelijkheid, flexibiliteit en vertrouwen waar dat kan, maar stelt men regels waar dat moet. Bij de Keur horen de Uitvoeringsregels. Hierin staan voorwaarden voor allerlei werkzaamheden die bewoners en bedrijven willen uitvoeren bij water en dijken.

De Keur en Uitvoeringsregels maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden);
- watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten en beken);
- andere waterstaatwerken (onder andere bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of nabij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in de Watervedunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen.

5.3.3 Watertoets

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen technische toets maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. In de waterparagraaf worden de watertoets en de uitkomsten van een eventueel overleg opgenomen.

Planspecifiek

Watercompensatie

De regels en voorwaarden van het beleid voor watercompensatie zijn afgeleid uit de Keur (artikel 3.1.4). Een toename aan verharding van meer dan 500 m² dient volgens de regels van het hoogheemraadschap in de vorm van nieuw open water te worden gecompenseerd (15% van de toename aan verharding). Een toename aan verharding zorgt er namelijk voor dat het regenwater sneller op het oppervlaktewater zal afstromen. Het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat er geen verslechtering van de huidige situatie mag optreden.

In de huidige situatie is het plangebied volledig verhard. Met de voorgenomen ontwikkeling, op basis van het beschreven stedenbouwkundig model zal het oppervlakte verharding afnemen aangezien delen van het plangebied worden ingericht voor groen en/of water. Er is dan ook sprake van een afname van verharding en geen toename. Daarmee is compensatie niet aan de orde.

Watergangen

De volgende afbeelding toont een fragment van de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland.



Fragment legger hoogheemraadschap

Uit voorgaande afbeelding blijkt dat rondom het plangebied primaire en overige watergangen, kernzones en beschermingszones van watergangen aanwezig zijn. In dergelijke zones is het verboden om zonder vergunning bepaalde werkzaamheden uit te voeren. Hier zal rekening mee worden gehouden tijdens de uitvoering.

Waterafvoer

Het afvalwatersysteem van de ontwikkeling wordt zodanig vormgegeven dat het regenwater kan worden afgekoppeld. Het overige vuilwater wordt afgevoerd middels de riolering.

5.4 Ecologie

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening te worden gehouden met de natuurwaarden ter plaatse. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Gebiedsbescherming kan volgen uit de aanwijzing van een gebied. Wat betreft soortenbescherming is per 1 januari 2017 de huidige Flora- en faunawet samen met de Boswet en Natuurbeschermingswet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Onder de Wet natuurbescherming vervallen de huidige tabellen 1, 2 en 3 waarin de beschermde soorten zijn opgenomen. Tevens zijn er circa 200 soorten niet langer beschermd

en worden enkele bedreigde soorten toegevoegd. De soortenbescherming binnen de Wet natuurbescherming is opgedeeld in de volgende beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. Voor alle beschermde soorten geldt een ontheffingsplicht. Het bevoegd gezag (de provincie) kunnen voor de soorten die zijn opgenomen in het 'beschermingsregime andere soorten' vrijstellingbesluit nemen en hierin onderscheid maken tussen meer en minder strikt beschermde soorten.

Daarnaast geldt voor iedereen in Nederland altijd, dus ook los van het voorliggende beoogde ruimtelijke project, dat de zorgplicht nageleefd moet worden bij het verrichten van werkzaamheden. Voor menig soort geldt dat indien deze zorgplicht nagekomen wordt een bepaald beoogd project uitvoerbaar is.

Planspecifiek

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een ecologische quickscan uitgevoerd (zie [bijlagen bij toelichting bijlage 12](#)).

Gebiedsbescherming

De planlocatie maakt geen deel uit van een beschermd gebied en/of locatie betreffende: Natura 2000, Beschermd natuurmonument, Wetland, Nationaal Park, Nationaal Landschap of Ecologische Hoofdstructuur (NatuurNetwerk Nederland):



Ligging plangebied ten opzichte van Nationaal Landschap Groene Hart en Ecologische Hoofdstructuur/Natuurnetwerk Nederland

De beoogde ontwikkeling betreft de sloop van scholencomplex en de ontwikkeling van woningen in een sterk verstedelijkte omgeving. De ruimtelijke ingrepen zijn dermate beperkt dat een negatief effect door externe werking op doelsoorten en instandhoudingsdoelen in de omliggende beschermde natuurgebieden

uitgesloten is. Bovendien zijn de werkzaamheden tijdelijk van aard en treden er in de nieuwe situatie geen nieuwe of verhoogde permanent negatieve effecten op voor beschermde flora en fauna.

Soortenbescherming

Ten aanzien van de Flora- en faunawet kunnen voor het plangebied de volgende conclusies worden getrokken:

- In het plangebied of de directe omgeving daarvan komen beschermde diersoorten van de Flora- en faunawet voor. Het plangebied heeft, behoudens vleermuizen, aannemelijk geen essentiële betekenis voor zwaarder en strikt beschermde soorten (tabel 2 & 3). Op de planlocatie zijn mogelijke vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Gedurende de ontwikkeling kan verstoring van vleermuizen plaatsvinden als gevolg van (onjuist toegepaste) verlichting. In de bomen/struiken op de daken en in de oeverzones op en langs de planlocatie kunnen broedgevallen van algemene vogels voorkomen.
- De ruimtelijke ingrepen leiden, behoudens vleermuizen en broedvogels, mogelijk tot een tijdelijke verstoring van algemene voorkomende en licht beschermde soorten. Ten aanzien van vleermuizen wordt geadviseerd maatregelen te treffen en te onderzoeken of de 'toegankelijke' spouwruidtes geïsoleerd zijn. Als uit dit onderzoek blijkt dat de aanwezigheid van vleermuizen niet kan worden uitgesloten dient een aanvullend onderzoek naar deze soorten te worden uitgevoerd. Het aanvullende onderzoek naar vleermuizen bestaat uit 5 veldbezoeken in de periode juni t/m september
- Afhankelijk van de onderzoeksresultaten (bullet 2) leiden de werkzaamheden al dan niet tot overtreding van de Flora- en faunawet. Er behoeft vooralsnog geen ontheffing van de Flora- en faunawet (art. 75) aangevraagd te worden.
- De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied, Beschermd natuurmonument, Wetland, Nationaal Park, Nationaal Landschap of Ecologische Hoofdstructuur. Gezien de aard van de werkzaamheden is van externe werking op beschermde gebieden geen sprake.

Naar aanleiding van de conclusies van de quickscan worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Tijdens de werkzaamheden moet voorzichtig worden gehandeld met alle voorkomende flora en fauna (Zorgplicht).
- Wanneer ondanks zorgvuldig handelen, onderzoek en advies schade lijkt te ontstaan voor beschermde flora en fauna, dient direct contact opgenomen te worden met een ter zake deskundige.
- Alle aanwezige vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken) gefaseerd verwijderen. Dit om bodembewonende dieren de kans te geven in de nabijgelegen omgeving een ander leefgebied te benutten.
- Er wordt gelegenheid gegeven aan dieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden.
- De planlocatie tijdens de werkzaamheden bij voorkeur minimaal verlichten en hierbij een vleermuisvriendelijke verlichtingswijze toepassen (rood/groen licht, lichtbundel nederwaarts richten, toepassen geconvergeerde lichtbundel) en de werkzaamheden in de periode april-oktober tussen zonsopgang en zonsondergang uitvoeren (buiten schemerperiodes). Deze aanbeveling is afhankelijk van de resultaten van het nader onderzoek naar vleermuizen.

Aanvullend onderzoek vleermuizen

In de periode medio juni tot en met medio september 2016 is onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen op de planlocatie Engelendaal aan de Leidsedreef 4 te Leiderdorp uitgevoerd. De rapportage is opgenomen als [bijlagen bij toelichting bijlage 13](#). Het onderzoek is uitgevoerd conform de bepalingen in het vleermuisprotocol (NGB, 2013). Tijdens het onderzoek is vastgesteld dat de te slopen bebouwing op de locatie geen functie heeft voor vleermuizen. Tevens maakt de planlocatie geen essentieel onderdeel uit van het functioneel habitat. De beoogde sloop en herontwikkeling leidt niet tot significant negatief effect voor vleermuizen. Wel wordt geadviseerd in het kader van de algemene Zorgplicht om vleermuisvriendelijke verlichting toe te passen tijdens de sloop en ontwikkeling.

De daken van de school gebouwen werden tijdens de onderzoeksperiode door kleine mantelmeeuw en zilvermeeuw gebruikt als broedplaats. De struiken en bomen op de planlocatie zijn potentieel geschikt als nestlocatie voor algemene broedvogels. Ten aanzien van vogels wordt geadviseerd om maatregelen te treffen die voorkomen dat broedende vogels aanwezig zijn tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Effectieve maatregelen zijn het opstarten van de werkzaamheden buiten het broedseizoen (medio maart t/m augustus), het kappen van groen buiten deze periode en het aanbrengen van vogelwerende middelen op de daken. Met deze maatregelen zal rekening worden gehouden tijdens de uitvoering.

5.5 Archeologie

In 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet ingegaan totdat de Omgevingswet in werking treedt. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Onder andere de Monumentenwet is hierin opgegaan. Op basis van de Erfgoedwet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Artikel 5.10 lid 1 van de Erfgoedwet stelt namelijk: 'Degene die anders dan bij het verrichten van opgravingen een vondst doet waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een archeologische vondst betreft, meldt dit zo spoedig mogelijk bij Onze Minister'.

Planspecifiek

In het plangebied is volgens het gemeentelijk archeologisch beleid sprake van een hoge archeologische verwachting ("terrein met een hoge trefkans"). Dit betekent dat gezien de omvang van de voorgenomen bodemingrepen archeologisch vooronderzoek nodig is. Een archeologisch bureau- en inventariserend veldonderzoek is daarom uitgevoerd (zie [bijlagen bij toelichting bijlage 14](#)).

Op basis van het vooronderzoek is vastgesteld dat het plangebied een lage verwachting heeft op de aanwezigheid van archeologische resten. Dit is gebaseerd op de aanwezigheid van een hoge mate van verstoring van de oorspronkelijke bodemopbouw in het plangebied en de oorspronkelijk lage, natte landschappelijke ligging. Daarmee is de kans op archeologische resten uit de periode IJzertijd-Late Middeleeuwen klein.

Op grond hiervan zijn ten aanzien van de herontwikkeling geen aanvullende maatregelen noodzakelijk voor wat betreft het behoud van archeologische waarden. Wel geldt als er tijdens de graafwerkzaamheden toch zaken aan het licht komen, deze op grond van de Monumentenwet artikel 51 bij de gemeente dienen te worden gemeld.

5.6 Duurzaamheid

In de Structuurvisie van Leiderdorp zijn de lokale- en regionale duurzaamheidsambities vastgelegd en de duurzame inrichting heeft daarin een belangrijke plaats gekregen. Er wordt ingezet op een duurzame, schone, gezonde en groene omgeving waarin het goed en veilig leven is. Om dat te bereiken moet duurzaamheid vanaf het begin in het duurzame gebiedsontwikkelingsproces worden meegenomen.

Leiderdorp heeft hiervoor het Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw (RBDS) vastgesteld. Er wordt op deze manier gewerkt aan een integrale en gebiedsgerichte aanpak voor een duurzame inrichting met aandacht voor een aantal duurzaamheidsthema's. Hoe duurzaamheid hierin het best tot uitdrukking komt, is afhankelijk van de specifieke locatie of het gebied en de omgeving daarvan.

Planspecifiek

De (her)ontwikkelingen in het gebied worden duurzaam ontwikkeld. Met hulpmiddelen als onder andere het RBDS is dit meetbaar. Deze is voor de planlocatie ingevuld. (zie [bijlagen bij toelichting bijlage 2](#)).

De beoogde ontwikkeling betreft een oude schoollocatie welke getransformeerd wordt naar een locatie met een woonbestemming. Hiervoor worden niet gebruikte en leegstaande panden die niet geschikt zijn voor overige functies gesloopt in ruil voor de nieuwe functie van wonen. De woningen worden gebouwd conform de huidige wettelijke eisen. Daarmee zijn de nieuwe gebouwen heel veel duurzamer dan de huidige bebouwing.

In het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met een duurzaam kwalitatief gebied waar meer groen aanwezig is dan in de huidige situatie. Dit groen betreft zowel oppervlakte privégroen al publiek groen. De planlocatie zal worden voorzien van duurzame energie in de vorm van stadsverwarming en zonnepanelen.

Voor de bouw wordt gebruik gemaakt van duurzame materialen zoals bijvoorbeeld metselwerk. Tevens zal bouwpuin worden hergebruikt door er bijvoorbeeld bouwwegen van te maken of door afnemers die het puingranulaat verwerken als toeslagstof in beton.

5.7 Bezinning

Voor bezinningstudies gelden geen wettelijk vastgestelde normen. Wel bestaan normen van TNO: een "lichte" norm, die minimaal twee uur zon per dag (niet aansluitend vereist) in de periode 19 februari tot en met 21 oktober voorschrijft, en een "strengere" norm, die drie uur zon per dag (niet aansluitend vereist) in de periode 21 januari tot en met 22 november voorschrijft.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient bij wijziging van een planologische situatie, bijvoorbeeld ten behoeve van nieuwbouw, in het besluit gemotiveerd te worden of de wijziging ruimtelijk acceptabel is. De wet gebruikt hiervoor de term goede ruimtelijke onderbouwing. Een planologisch besluit, zoals een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning, dient voorzien te zijn van een dergelijke onderbouwing.

Voor zowel de toepassing als de inhoud van een bezinningstudie bestaat derhalve geen directe wettelijke basis. Bezinningstudies worden echter veel toegepast om inzicht te krijgen op de bezinningseffecten en vormen ook de basis voor planschaderisicoanalyses.

Deze 'normen van TNO' zijn ook door het college van Burgemeester en wethouders op 16 maart 2015 vastgelegd in de 'Beleidsregels voor beperkte afwijkingen van het bestemmingsplan, 2013, tweede wijziging. Deze regels worden toegepast. Ingeval er verzoeken komen voor uitbreidingen aan woningen, zoals bijvoorbeeld dakopbouwen waarbij mogelijk verlies aan bezinning speelt. Voor de aanvaardbaarheid wordt in de meeste gevallen de lichte TNO normen worden gebruikt.

Planspecifiek

In het kader van de voorgenomen herontwikkeling van de ROC locatie is een bezonningsstudie opgesteld, zie [bijlagen bij toelichting bijlage 15](#) en [bijlagen bij toelichting bijlage 16](#). Het planvoornemen is getoetst aan zowel de lichte en de strenge norm van TNO. Tevens is er een bezonningsfilmpje gemaakt.

Door de realisatie van het plan op de ROC locatie zal, in vergelijking met de bestaande situatie, in de winter, lente en de herfst gedurende een korte tijd op de dag door de toren schaduw hinder ontstaan op een aantal bestaande woningen gelegen tegenover het plangebied. De situatie in de zomer verandert nagenoeg niet.

Voor alle onderzochte woningen wordt voor zover als uitgezocht zowel aan de lichte als aan de zware TNO-norm voldaan. Er is niet op woningniveau naar de bezinning op de vensterbank aan de binnenkant van het raam gekeken, maar naar de schaduwwerking op de gehele gevel.

Er zal sprake zijn van enige schaduw hinder, doch voor vrijwel alle woningen is slechts sprake van 'lichte' hinder en daarmee feitelijk dus aanvaardbaar.

5.8 Windhinder

De mate van wind bepaalt mede of er sprake is van windhinder of niet. Windhinder treedt op rondom hoge gebouwen. Hier is sprake van verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam of zelfs gevaarlijk kunnen maken.

In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder vindt zijn grondslag in de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Op basis hiervan is een windhinderonderzoek in de volgende situaties noodzakelijk:

- gebouwen hoger dan 30 meter > windonderzoek is noodzakelijk;
- beschut gelegen gebouwen, hoogte 15 tot 30 m > deskundige beoordeelt of windonderzoek noodzakelijk is;
- onbeschut gelegen gebouwen, hoogte tot 30 m > deskundige beoordeelt of windonderzoek noodzakelijk is.

Planspecifiek

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing maakt bebouwing mogelijk tot een hoogte van 72 meter. In het kader van deze ontwikkeling is derhalve een indicatieve windstudie uitgevoerd, zie [bijlagen bij toelichting bijlage 17](#). Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Ruim 50% van de tijd komt de wind uit de richtingen tussen Zuid en West (deze richtingen inbegrepen). Ook komen de hoogste windsnelheden bij deze windrichtingen voor. De overheersende windrichting is Zuid-Zuidwest tot West-Zuidwest. Deze windrichting staat pal op de brede zijde van de woontoren.
- De directe lintbebouwing aan de overzijde van het kruispunt (Zijlstream en aan de Touwslager) bevindt zich op circa 125 m afstand. Bij deze afstand wordt geconcludeerd dat de invloed van de woontoren merkbaar is maar wel beperkt blijft. Daar komt bij dat de terrassen van de woningen aan de achterzijde zijn gelegen. Het windcomfort in de tuinen en op de terrassen zal ten tijde van het gebruik bij matige tot krachtige wind nauwelijks negatief beïnvloed worden.
- Binnen het lijwervelgebied van de woontoren bevindt zich een fietspad. Fietsers zullen windhinder ondervinden kunnen ondervinden vanwege de toename van de windsnelheid en door de toename van de vlagerigheid van de wind. Hiervoor wordt een nader windhinderonderzoek uitgevoerd. Als oplossingsrichting wordt gedacht aan een bomenrij langs het fietspad met daartussen 2 m hoge groenblijvende struiken.
- Ook het entreegebied van de woontoren en de naastgelegen entreegebieden zijn kritisch. Als oplossingsrichtingen wordt gedacht aan het maken van een luifel boven de entree en/of een nis in de gevel. Deze zijn reeds voorzien in het plan.
- Het binnenterrein bij de woontoren / appartementen woonstraat zal mogelijk geen prettig windklimaat krijgen door de wervelingen die daar kunnen gaan plaatsvinden.
- Voor de genoemde aspecten is nader onderzoek uitgevoerd op basis waarvan passende maatregelen worden getroffen om een beter windklimaat te realiseren.

Als vervolg van de indicatieve windhinderstudie is een windhinderonderzoek uitgevoerd (zie [bijlagen bij toelichting bijlage 18](#)). Daarvoor is een berekening opgesteld om het windklimaat op straatniveau rondom het gebouw en op de balkons te bepalen.

Uit de berekeningen blijkt dat op twee plaatsen in het plangebied windgevaar optreedt; aan de noordzijde van blok C en aan de noordoostzijde van blok B. Door stroomopwaarts maatregelen te treffen in de vorm van bomen en struiken zal de wind erachter afnemen en zal het windgevaar op de rode vlekken voorkomen worden. De bomen en struiken dienen in de gehele straat te worden aangebracht. Een concrete uitwerking hiervan is opgenomen bij de windhinderstudie (zie [bijlagen bij toelichting bijlage 18](#)).

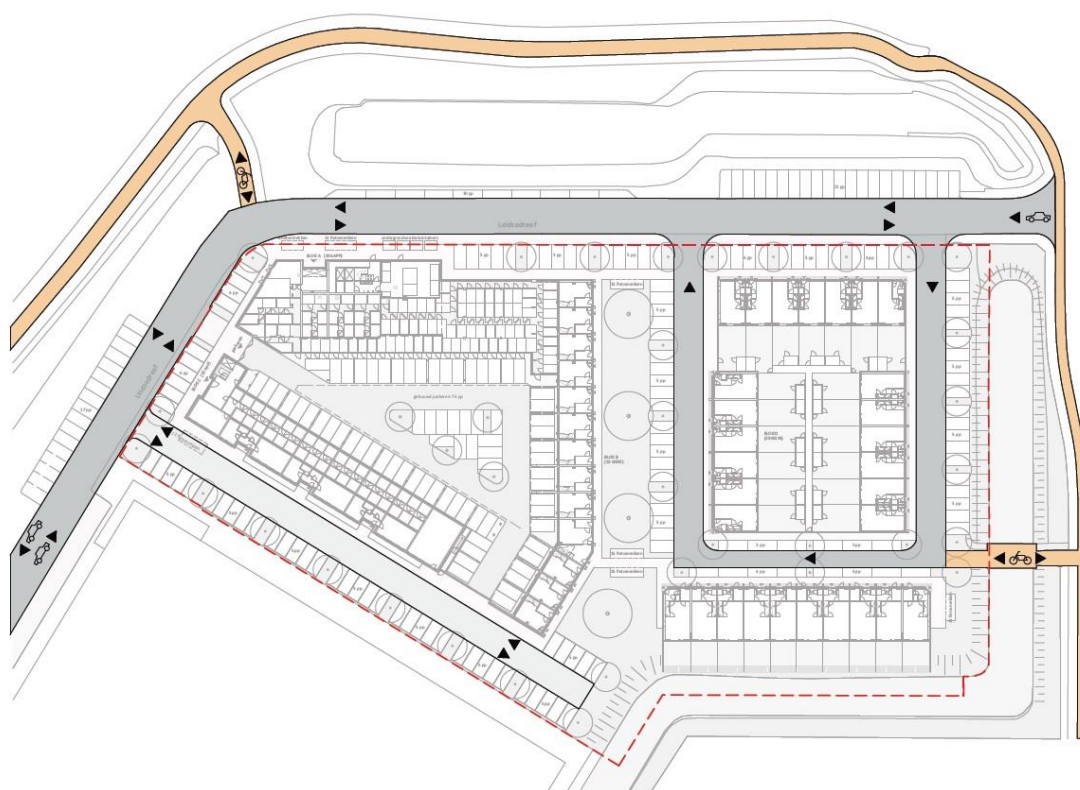
Voor de balkons in het plangebied geldt het criterium windcomfort. Uit de berekeningen blijkt dat op de meeste balkons een goed windcomfort heerst. Bij enkele balkons wordt geadviseerd om dichte borstweringen aan te brengen. Deze worden sowieso toegepast in verband met geluid van de omringende wegen.

5.9 Verkeer en parkeren

Verkeer

In 2015 is het Engelendaal opnieuw ingericht en heeft groot onderhoud plaatsgevonden. De kruising Engelendaal - Rietschans is uitgebreid met extra linksaf stroken op het Engelendaal. Ook is de verkeerscyclys geoptimaliseerd. De toevoeging van 181 woningen kan ruim opgevangen worden op het kruispunt alsook op alle andere wegen in de buurt van de ontwikkeling.

Binnen het plangebied is de ontsluiting éénrichting voor gemotoriseerd verkeer. In de volgende afbeelding is de routing voor zowel de fiets als de auto weergegeven.



Verkeersontsluiting

Het aspect verkeer(safwikkeling) is voldoende geborgd in het plan.

Parkeren

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van 181 woningen. In de volgende tabel is, aan de hand van de normen uit het 'Parkeerbeleidsplan Leiderdorp (2016)' (zie [toelichting paragraaf 3.3.8](#)), het benodigde aantal parkeerplaatsen weergegeven:

	Aantal woningen	Bandbreedte parkeernorm (aantal parkeerplaatsen inclusief 0,2 pp reservering per woning)	Benodigd aantal parkeerplaatsen (pp)
Sociale huur (betaalbaar en middeldure klasse)	35	1,2 pp / woning	42
Goedkoop	104	1,4 pp / woning	145,6
Middelduur	42	1,6 pp / woning	67,2
Totaal	181		254,8 (255)

Parkeerbilans

Op basis van het aantal te realiseren woningen zijn 255 parkeerplekken noodzakelijk binnen het plangebied. In de bestaande situatie zijn reeds 42 parkeerplekken aanwezig die worden gehandhaafd. Dit betekent dat 213 nieuwe plekken moeten worden gerealiseerd. In het plangebied zijn in totaal 255 parkeerplekken aanwezig (zie toelichting paragraaf 4.6). Hiermee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen.

Vanwege mogelijke verbetering van de kwaliteit van (de woningen aan) het plantsoen wordt waarschijnlijk gebruik gemaakt van de optie om een deel van de toekomst reserve parkeerplaatsen nog niet aan te leggen. De gemeente krijgt daarbij een vergoeding voor de mogelijkerwijs te zijner tijd indien nodig alsnog aan te leggen parkeerplaatsen.

Fietsparkeren

Voor de norm fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers zijn de normen van CROW (ASVVV 2012) gehanteerd. De norm kent een bandbreedte van 0,5-1,0 per woning. In onderhavig plan is de norm van 0,5 toegepast (91 plekken. Deze fietsstallingen worden in de openbare ruimte gerealiseerd binnen de plangrenzen. Er is gekozen voor een norm van 0,45 omdat voor de torenappartementen wordt voorzien in een collectieve fietsstalling waar circa 140 fietsen gestald kunnen worden.

Feitelijk worden er dus in totaal circa 231 fiets parkeerplaatsen gerealiseerd, waarmee het plan ruim voldoet aan de maximale norm vanuit CROW.

Het aspect parkeren is voldoende geborgd in het plan.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een plan dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van 'afdeling 6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het plan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

Planspecifiek

Het project wordt op initiatief van de initiatiefnemer gerealiseerd. De kosten in verband met de procedure en de aanvraag omgevingsvergunning zijn dan ook voor rekening van de initiatiefnemer. Het project wordt gefinancierd uit middelen van de initiatiefnemer. Tussen initiatiefnemer en gemeente Leiderdorp is een anterieure overeenkomst gesloten. Het opstellen van een exploitatieplan is daarmee niet meer aan de orde.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De omgevingsvergunning zal conform de wettelijke vereisten kenbaar worden gemaakt.

Voor de voorliggende ontwikkeling wordt de navolgende procedure gevolgd: Aanvraagprocedure conform afdeling 3.4 Awb. De aanvraag omgevingsvergunning wordt ter inzage gelegd.

Inloopbijeenkomst

In augustus 2016 is door initiatiefnemer een inloopbijeenkomst georganiseerd waarvoor ruim 500 omwonenden zijn uitgenodigd. Tijdens deze bijeenkomst zijn onder andere reacties ontvangen betreffende de hoogte van de toren en mogelijk schaduwwerking. Met direct omwonenden aan noord en oostzijde van het plan is apart overleg geweest om de zonnediagrammen die tot op het kwartier nauwkeurig de bezonning/ schaduw weergeven toe te lichten, mede in relatie tot de normstelling van TNO op dit gebied.

Vooroverleg

Vooruitlopend op de aanvraag omgevingsvergunning zijn de concept-ruimtelijke onderbouwing en het bouwplan op 7 februari 2017 in het kader van wettelijk vooroverleg ex 3.1.1. Bro voorgelegd aan de overlegpartners. De overlegpartners zijn verzocht om voor 6 maart 2017 te reageren indien het plan ruimtelijke belangen raakt. Het plan is via het E-formulier aangeboden aan de provincie Zuid-Holland.

Vanuit de provincie is gereageerd dat het plan passend is binnen de Verordening Ruimte en de woningaantallen in de regionale planlijst voor woningbouw zijn opgenomen.

Vanuit het Hoogheemraadschap van Rijnland is op 15 februari 2017 een positief advies ontvangen op het plan en de waterparagraaf.

Voetnoten

1 Deze maximale hoogte van 75 m is vastgesteld op basis van een (unaniem) aangenomen motie. Omdat de ROC locatie tamelijk los staat en afgezonderd is van andere bebouwing in Leiderdorp, wilde de raad 'ruimte geven om een markant complex te ontwikkelen met een groot aantal woningen'.