

## Wijzigingsplan

HOOFDSTRAAT 44

GEMEENTE LEIDERDORP

Plan ID           NL.IMRO.0547.WPhoofdstraat44-ON01  
Status            Ontwerp

Opdrachtgever  dhr. W. Englebert  
Datum            06-10-2016  
Projectnummer  14457  
Versie            4

INHOUDSOPGAVE		bladzijde
1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Plangebied	3
1.3	Geldende bestemmingsplan	4
1.4	Opzet van het plan	5
2.	Beleidskader	6
2.1	Rijksbeleid	6
2.2	Provinciaal/ regionaal beleid	7
2.2.1	Visie ruimte en mobiliteit	7
2.2.2	Verordening ruimte	9
2.3	Gemeentelijk beleid	10
2.3.1	Structuurvisie	10
2.3.2	Woonvisie	10
2.3.3	Welstandsnota Leiderdorp	11
2.3.4	Perkeerbeleid Leiderdorp	11
3.	Inventarisatie plangebied	12
3.1	Ruimtelijke structuur	12
3.2	Functionele structuur	13
4.	Stedebouwkundige visie	14
4.1	Plan	14
4.2	Toetsing aan wijzigingsregels	14
5.	Milieu- en andere planologische aspecten	16
5.1	Bedrijvigheid	16
5.1.1.	Wettelijk kader	16
5.1.2.	Milieuzonering	16
5.1.3	Wet milieubeheer	16
5.2	Bodem	16
5.2.1	Wettelijk kader	16
5.2.2	Inventarisatie bodemkwaliteit	16
5.2.3	Beoordeling bodemkwaliteit	17
5.3	Geluid	17
5.3.1	Wettelijk kader	17
5.3.2	Verkeerslawaaai	17
5.3.3	Vliegtuiglawaai	17
5.4	Externe veiligheid	18
5.4.1	Wettelijk kader	18
5.4.2	Inventarisatie risicobronnen	18
5.4.3	Beoordeling risico's	18
5.5	Luchtkwaliteit en geur	19
5.5.1	Wettelijk kader	19
5.5.2	Inventarisatie huidige situatie	19
5.5.3	Beoordeling plan	19
5.5.4	Geur	19
5.6	Duurzaamheid	19
5.6.1	Duurzaam bouwen	19
5.6.2	Ladder voor duurzame ontwikkeling	20
5.7	Archeologie	20
5.8	Flora en fauna	21
5.9	Beoordeling plan MER?	23
5.10	Verkeer en parkeren	24
5.10.1	Parkeerbeleid	24
5.10.2	Conclusie	26
6.	Waterparagraaf	26
7.	Economische uitvoerbaarheid	26
8.	Inpraak en vooroverleg	26
9.	Zienswijzen	28
Bijlagen	1. Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder Hoofdstraat 44A en 44B te Leiderdorp.	
	2. Toets Flora en Fauna, 10 december 2015	
	3. Bouwhistorische opname Hoofdstraat 44a, februari 2016	

## 1. INLEIDING

### 1.1 AANLEIDING EN DOEL

Deze onderbouwing behandelt de ruimtelijke aspecten van de realisatie van twee nieuwe woningen aan de Hoofdstraat 44A en B, voor de heer W.J.H. Englebert. De familie Englebert bezit al 46 jaar het oude banketbakkerij-pand aan de Hoofdstraat 44A en B. Omdat de Hoofdstraat geen plek meer heeft voor het uitvoeren van deze ambachtelijke bedrijvigheid wil de familie het bestemmingsplan wijzigen om hier twee woningen te bouwen in de straat waar zij zijn opgegroeid. Het wordt tijd het aangezicht van het vervallen pand, en daarmee ook de straat, te verbeteren.

De initiatiefnemer, dhr. W.J.H. Englebert woont in de bestaande woning op nummer 44. Hij heeft de wens mantelzorg te gaan verlenen aan mevr. Englebert-Schouten, in de nieuwe woning op nummer 44A. De tweede woning, 44B zal worden verhuurd om aan dit project bij te dragen. De oppervlakte van 200 m2 zal niet volledig worden bebouwd, zoals dat nu wel het geval is. Er zal rekening gehouden worden met groen en buitenruimte aan de achterkant van het perceel.

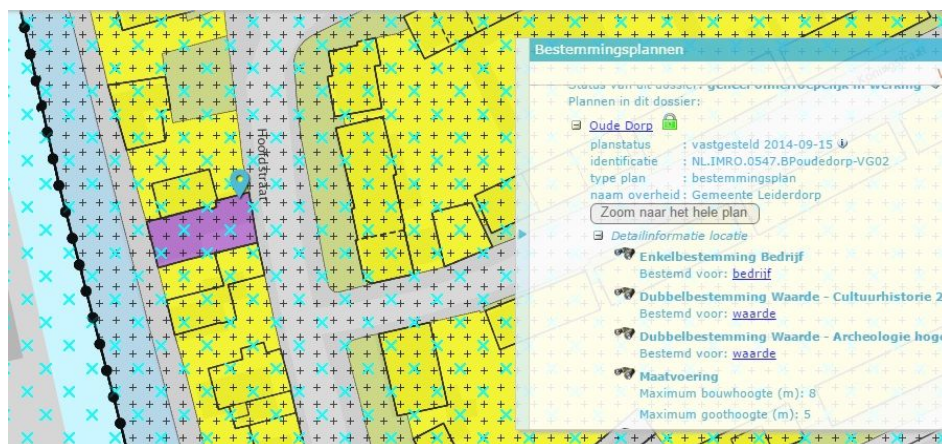
### 1.2 PLANGEBIED



Afbeelding 1. Ligging plangebied.  
Het plangebied voor de nieuwe woningen ligt aan de Hoofdstraat 44A en B in Leiderdorp, gemeente Leiderdorp.

### 1.3 GELDENDE BESTEMMINGSPLAN

Het vigerend bestemmingsplan Oude Dorp dateert van 15 september 2014. Hierin heeft de locatie Hoofdstraat 44A en B de bestemming Bedrijf.



Afbeelding 3. Plankaart vigerend bestemmingsplan.

In de voorschriften van artikel 4. Bedrijf, is onder 4.6.3. een bevoegdheid opgenomen voor het wijzigen van de bestemming 'Bedrijven' in de bestemming 'Wonen' indien de bedrijfsfunctie ter plaatse is beëindigd.

De voorwaarden die hierbij worden gesteld zijn:

- a. de bestaande bouwvlakken niet worden vergroot;
- b. de aanwezige cultuurhistorische karakteristiek niet wordt aangetast;
- c. de omliggende bedrijven mogen niet in hun bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden worden beperkt;
- d. de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde bestemming(en);
- e. de voorkeursgrenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder, danwel een vóór vaststelling van het wijzigingsplan vastgestelde hogere grenswaarde, niet wordt overschreden;
- f. het wijzigingsplan niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- g. voldaan wordt aan het bepaalde in de Flora- en faunawet;
- h. geen onevenredige aantasting van aan de grond eigen zijnde archeologische waarden zal plaatsvinden;
- i. het wijzigingsplan financieel uitvoerbaar is;
- j. het nieuwe groepsrisico verantwoord is en ten behoeve van de verantwoording vooraf advies is ingewonnen van de Brandweer.

De doelstelling van deze ruimtelijke onderbouwing is aan te tonen dat het voorgenomen plan voor de bouw van twee nieuwe woningen inpasbaar is binnen deze randvoorwaarden.

#### 1.4 OPZET VAN HET PLAN

De nieuwe woningen zijn ontworpen met een traditioneel karakter, passend in Hoofdstraat die een divers beeld laat zien van bouwstijlen, maar met overwegend historische gevels. De woningen zijn verschillend van breedte, en de gevels liggen niet in hetzelfde vlak waardoor stedenbouwkundig een geleding ontstaat die past in het divers straatbeeld. De woningen worden uitgevoerd in schoon metselwerk, op een gestucte gevelplint, met traditionele houten kozijnen, en een pannegedekt zadeldak met houten windveren.

Tijdens een vooroverleg met de gemeentelijke dienst stedenbouw en verkeer is de positie van de woningen, de bergingen en het parkeren besproken. De woningen komen vrijwel in de rooilijn van het oude straatprofiel, waarbij de parkeerplaatsen op het voorerf van de bestaande woning nummer 44 worden aangelegd. De bergingen worden op het achtererf van de nieuwe woningen gesitueerd, en geschakeld uitgevoerd om vanuit de woningen zoveel mogelijk vrij zicht te houden naar de Oude Rijn.

De woonkamers liggen aan de achterzijde, met uitzicht naar het water. Woning 44A heeft twee slaapkamers op de eerste verdieping, en 44B drie slaapkamers. Deze laatste, bredere woning heeft bovendien een extra studeerkamer op de begane grond aan de voorgevel.



Afbeelding 2. Situatietekening bouwplan nieuwe woningen.

## 2. BELEIDKADER

### 2.1 RIJKSBELEID

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) & Barro (2011)

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

#### Doelen

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028): Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland; Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat; Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

#### Nationale belangen

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

De beoogde ontwikkeling valt niet onder één van de nationale belangen. De ontwikkeling draagt hierdoor enerzijds niet bij aan het realiseren van het rijksbeleid, maar is evenmin in strijd met dit beleid. Het rijksbeleid staat de uitvoering van het plan zodoende niet in de weg.



## 2.2 PROVINCIAAL-/ REGIONAAL BELEID

### 2.2.1 Visie ruimte en mobiliteit (2014)

Op 9 juli 2014 heeft de provincie Zuid-Holland de Visie ruimte en mobiliteit (VRM) vastgesteld. Hierin geeft de provincie op hoofdlijnen sturing aan ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer.

Het hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Dat betekent: ruimte bieden om te ondernemen, het mobiliteitsnetwerk op orde en zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving. De VRM bevat een nieuwe sturingsfilosofie. De kern daarvan is:

- Ruimte bieden aan ontwikkelingen.
- Aansluiten bij de maatschappelijke vraag naar woningen, bedrijfsterreinen, kantoren, winkels en mobiliteit.
- Allianties aangaan met maatschappelijke partners.
- Minder toetsen op regels en meer sturen op doelen

De VRM biedt geen vastomlijnd 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. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt. Vier rode draden 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 de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De huidige ruimtelijke situatie – gecombineerd met de vier rode draden - vormt het vertrekpunt voor de Visie ruimte en mobiliteit.

#### Ruimtelijke kwaliteit

Belangrijk uitgangspunt van het Provinciale beleid is dat wordt in gezet op een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. In Zuid-Holland, dat zich onderscheidt door het sterke contrast tussen een dynamische stedelijke omgeving en open deltalandschappen, is zorg voor de ruimtelijke kwaliteit in het bijzonder van belang. De essentie van de rode draad 'verbeteren van ruimtelijke kwaliteit' is dat initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen enerzijds inspelen op de aanwezige kwaliteiten in de omgeving (zeker als de omgeving hoge cultuurhistorische of identiteitsbepalende waarden vertegenwoordigt) en er anderzijds specifieke kwaliteiten aan toevoegen die te maken hebben met de samenleving van vandaag. De provincie stelt met het handelingskader ruimtelijke kwaliteit spelregels vast die het bovenlokale, algemene belang borgen en heeft samen met partijen in de regio een kwaliteitsbeeld voor het betreffende gebied geformuleerd (de regionale Gebiedsprofilen). Binnen deze spelregels en met dit gedeelde kwaliteitsbeeld is er ruimte voor maatwerk om te komen tot de best

mogelijke oplossing voor de gestelde opgave. De provincie beschikt al enige tijd over een kwaliteitskaart die de kwaliteitsambities van de provincie toont en in een geactualiseerde vorm onderdeel is van deze Visie ruimte en mobiliteit. De kwaliteitskaart staat met de bijbehorende uitwerking in richtpunten aan de basis van de regionale gebiedsprofielen, die een handreiking vormen voor het gebiedsspecifiek omgaan met ruimtelijke kwaliteit. De provincie maakt in dit kader onderscheid in drie soorten ruimtelijke ontwikkelingen:

#### Inpassing

Dit betreft een gebiedseigen ontwikkeling, die past bij de schaal en de maat van de bestaande kenmerken van een gebied. Een voorbeeld hiervan is de uitbreiding van een agrarisch bedrijf in het buitengebied of een woning in een lint. Bij inpassing veranderen bestaande structuren en kwaliteiten niet tot nauwelijks en wordt voldaan aan de relevante richtpunten van de kwaliteitskaart. De rol van de provincie is hier in principe beperkt, behalve in gebieden met topkwaliteit.

#### Aanpassing

Dit betreft een gebiedsvreemde ontwikkeling van relatief beperkte omvang, of een (gebiedseigen dan wel gebiedsvreemde) ontwikkeling die niet past bij de schaal en maat van het landschap. Een voorbeeld is een beperkt aantal nieuwe woningen in het buitengebied of een nieuw landgoed. Omdat in deze gevallen niet aan (alle) richtpunten van de kwaliteitskaart kan worden voldaan, zijn ontwerptimalisatie, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen nodig om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren. De rol van de provincie zal zich, afhankelijk van het type gebied en het type ontwikkeling, vooral richten op het toewerken naar een kwalitatief optimaal resultaat.

#### Transformatie

Bij transformatie gaat het om een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat. Dit is bijvoorbeeld het geval bij uitleglocaties voor woningbouw en bedrijventerrein of de aanleg van grootschalige recreatiegebieden. Gelet op de wezenlijke verandering van het gebied is het reëel om aan te nemen dat niet aan alle richtpunten van de kwaliteitskaart kan worden voldaan, maar dat door middel van een nieuw integraal ontwerp er een nieuwe ruimtelijke kwaliteit ontstaat die nog niet is ondervangen in de richtpunten. Het ontwerp kan gepaard gaan met inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen in de omgeving. Gelet op de omvang van de ontwikkeling kunnen dergelijke maatregelen – eenvoudiger dan bij aanpassing – onderdeel uitmaken van hetzelfde plan. Bij transformatie-opgaven is bijna altijd een provinciaal doel of belang in het geding en zal de betrokkenheid van de provincie zich richten op een actieve behartiging van provinciale doelen, een kwalitatief optimaal resultaat inclusief een maatschappelijke tegenprestatie.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de kaders van de VRM. Zoals in hoofdstuk 3 is opgenomen voldoet de ontwikkeling aan de eisen die voor 'inpassing' gesteld worden.



### 2.2.2 Verordening Ruimte (2014)

De Verordening ruimte Zuid-Holland is vastgesteld in samenhang met de Visie ruimte en mobiliteit en het Programma ruimte. De visie bevat de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het ruimtelijk beleid is uitgewerkt in 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. De Verordening ruimte 2014 vervangt de Verordening ruimte van 2 juli 2010 (inclusief de wijzigingen van latere datum). In onderhavig geval wordt de ontwikkeling ingedeeld in categorie 1 'inpassing'. De ontwikkeling past bij de aard of de schaal van het gebied en de functieverandering van bedrijvigheid naar wonen past geheel binnen de richtpunten voor stedelijk gebied. Daarenboven wordt alle bestaande bebouwing gesloopt en keert er per saldo aanmerkelijk minder bebouwing terug waardoor sprake is van een ruimtelijke kwaliteitsverbetering. Voor de betreffende ontwikkeling is het uiteraard van belang dat er een kwalitatief optimaal resultaat behaald wordt. In Hoofdstuk 3 en 4 is beschreven hoe ontwerpoptimalisaties, inpassingsmaatregelen of aanvullende ruimtelijke maatregelen zijn ingezet om de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verbeteren. Gezien de kleinschaligheid betreft het geen ontwikkeling waarbij een provinciaal doel of belang in het geding is. De betrokkenheid van de provincie behoeft zich niet te richten op een actieve behartiging van provinciale doelen.

Conform het bepaalde in 2.1.1. van de Verordening Ruimte dient de Ladder voor duurzame verstedelijking te worden toegepast. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder h, van het Bro wordt in het Bro en de daarop berustende bepalingen onder bestaand stedelijk gebied verstaan: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Ingevolge het bepaalde onder i wordt in het Bro en de daarop berustende bepalingen onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Het begrip woningbouwlocatie, in de omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro, is niet nader gedefinieerd in het Bro. Voorts ontbreekt in de geschiedenis van de totstandkoming van deze bepaling (nota van toelichting; Stb. 2012, 388) een toelichting op de definitiebepaling van het begrip stedelijke ontwikkeling. Het is inmiddels vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat een kleinschalige ontwikkeling van 2 middelgrote woningen als de onderhavige niet voorziet in een woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. De alhier voorziene ontwikkeling kan dan ook niet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in deze bepaling van het Bro, zodat artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing is.

## 2.3 GEMEENTELIJK BELEID

### 2.3.1. Structuurvisie.

Op 7 december 2015 heeft de gemeente haar 'Ruimtelijke Structuurvisie Leiderdorp' vastgesteld. Hierin zijn de hoofdlijnen van voorgenomen ontwikkelingen en de hoofdzaken van het gemeentelijk ruimtelijk voor de komende 20 jaar beschreven.

Uitgangspunt in de structuurvisie is een sterke identiteit, door een sterk en goed functionerend Dorpshart. Ingezet moet blijven worden op een compleet en attractief dorpscentrum in en rond de huidige Winkelhof, met een bijzondere aandacht voor de algehele beeldkwaliteit, de toegepaste architectuur, de inrichting van het openbaar gebied en logistieke aspecten van het verkeer en parkeren. Ook de oude dorpskern langs de Oude Rijn, waarin het plangebied voor de twee woningen ligt, vormt door haar historie en de karakteristieke bebouwing een belangrijke identiteitsdrager. Het is van belang om hier functies te faciliteren die de levendigheid in dit gebied kunnen terugbrengen.

In de Ruimtelijke Structuurvisie wordt ruimte geboden aan de woningbehoefte door woningen te realiseren op basis van demografische ontwikkelingen en deze woningen te realiseren door verdichting van bestaande woongebieden en transformatie van gebouwen.

### 2.3.2. Woonvisie (2013)

In de woonvisie is het beleid op het gebied van wonen voor de periode tot 2020 vastgelegd. In de visie wordt uitgegaan van de bouw van ca. 750 woningen, voornamelijk voor jonge starters en ouderen, met behoud en versterking – waar mogelijk – van de huidige door de inwoner van Leiderdorp zeer gewaardeerde structuur. Met dit aantal is het mogelijk om de in de Toekomstvisie vastgelegde ambitie 'behoud van het huidig aantal inwoners' te realiseren.

De conclusie van de Woonvisie is:

Voor nieuwe woningen moet ruimte gevonden worden in bestaand stedelijk gebied, waarbij uitgegaan moet worden van het benutten van kansen met oog voor de bestaande waardevol geachte structuur. Qua woonvorm dient vooral te worden gebouwd voor 'jonge' starters en senioren met als streven de opbouw van de bevolking in evenwicht te houden.

Het plan voor de twee nieuwe woningen past in het hierboven beschreven gemeentelijk beleid. De bestaande bedrijfbebouwing wordt gesloopt, en de nieuwe woningen worden ingepast in de bestaande structuur en het architectonische karakter van de dorpskern langs de Oude Rijn.

### 2.3.3 Welstandsnota Leiderdorp

Met de wijziging van de Woningwet per 1 januari 2003 werden gemeenten verplicht voor 1 juli 2004 een Welstandsnota te hebben vastgesteld om welstandsbeleid te kunnen voeren. Deze nota vormt een nieuw instrument binnen het bestaande welstandsbeleid en de basis voor de welstandsadvisering en -toetsing van bouwaanvragen op "redelijke eisen van welstand". De Welstandsnota voor Leiderdorp heeft tot doel de identiteit en het imago van

Leiderdorp te versterken door middel van bescherming van het karakter van de verschillende buurten en wijken en het identificeren van elementen die kenmerkend zijn voor dat karakter.

Het plan past binnen de kaders van de welstandsnota. De stedenbouwkundige positie van de woningen, de bergingen en de parkeerplaatsen zijn in overleg met de stedenbouwkundige dienst van de gemeente tot stand gekomen. De architectonische uitwerking past in het karakter van de Hoofdstraat. Dit wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.

#### 2.3.4 Parkeerbeleidsplan Leiderdorp 2012-2020 (2012)

Het beleidsplan brengt de huidige knelpunten in kaart en zal als toetsingskader fungeren voor toekomstige ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Voor nieuwe ontwikkelingen is er een toetsingskader ontwikkeld waaraan bouwvergunningen moeten voldoen in het kader van het parkeren. In alle gevallen geldt dat het parkeren op eigen terrein geregeld moet worden.

Hoeveel parkeerplaatsen dat moeten zijn, ligt aan de functie(s) die worden gebouwd of hoe het perceel wordt gebruikt (bestaande tekorten niet meegerekend). In de bijlage van het parkeerbeleidsplan is de lijst te vinden. In de regels is een regeling opgenomen die erin voorziet dat in geval van ontwikkelingen de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

In paragraaf 5.10 Verkeer en parkeren wordt nader onderbouwd dat het plan past binnen de uitgangspunten van het parkeerbeleidsplan.

### 3. INVENTARISATIE PLANGEBIED

#### 3.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Het perceel Hoofdstraat 44A en -B ligt aan de oostzijde langs het jaagpad van de Oude Rijn in Leiderdorp. Deze strook bestaat voor een belangrijk deel uit vooroorlogse bebouwing, die nagenoeg aaneengesloten is gebouwd, met woningen uit de 19e en vroeg 20e eeuw.

Aan de overzijde (oostzijde) van de Hoofdstraat ligt een jaren 30 woonwijk, met rode pannen en brede gootlijsten.

Richting het Dorpscentrum staan oudere panden, 17e en 18e eeuw, maar ook Jugendstil en moderne uitbreidingen.



Afbeelding 4. Profiel achterzijde, Oude Rijn en jaagpad.



Afbeelding 5. Straatprofiel plangebied





Afbeelding 6. Straatprofiel



Afbeelding 7. Straatprofiel richting centrum

### 3.2 FUNCTIONELE STRUCTUUR

De bebouwing langs de Hoofdstraat bestaat uit vooroorlogse gebouwen, overwegend woningen. De gevels staan direct aan de straat of hebben korte voortuinen. Parkeren gebeurt op langspaarkeerplaatsen op het straatprofiel, en in mindere mate op de percelen zelf.

De bestaande bebouwing op het perceel is onderzocht door Enderman, bureau voor bouwhistorie. Dit onderwerp wordt nader toegelicht onder 5.7.

#### 4. STEDEBOUWKUNDIGE VISIE

##### 4.1. PLAN

De gewenste ontwikkeling bestaat uit twee nieuwe woningen met beringen aan de achterzijde. Deze zijn ontworpen binnen de voorschriften van Wonen uit het bestemmingsplan. De woningen krijgen een traditioneel karakter, met zadeldaken, passend in het historische lint langs de Oude Rijn. De gevels worden uitgevoerd in schoon metselwerk, in verband. De nokrichting haaks op de weg.

Woonkamer, en terras worden gesitueerd aan de achterzijde, voor de orientatie op het Jaagpad en de Oude Rijn.

Waar de bestaande bebouwing het volledige oppervlak beslaat, worden de nieuwe woningen korter, zodat er buitenruimte ontstaat aan de achterzijde.

De kopgevels hebben een ongelijke breedte, en verspringen, zodat een geleding ontstaat die past bij de typologie van de Hoofdstraat.

##### 4.2 TOETSING AAN DE WIJZIGINGSREGELS

Hieronder wordt het plan getoetst aan de wijzigingsregels uit het bestemmingsplan, zie 1.3.

*a. de bestaande bouwvlakken niet worden vergroot;*

De geplande woningen hebben een kleiner grondoppervlak dan de bestaande bebouwing die wordt gesloopt.

*b. de aanwezige cultuurhistorische karakteristiek niet wordt aangetast;*

De bestaande bebouwing heeft geen cultuurhistorische waarde, zie omschreven onder 4.1. De nieuwe woningen passen in de karakteristiek van het historische lint.

*c. de omliggende bedrijven mogen niet in hun bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden worden beperkt;*

De afstand tot het meest nabij gelegen bedrijf is zodanig dat geen sprake is van beperking van bedrijfsvoering. Zie toelichting onder 5.1.2.

*d. de bodemkwaliteit ter plaatse geschikt is voor de beoogde bestemming(en);*

Ten aanzien van bodem zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen bestemmingswijziging. Zie toelichting onder 5.2.

*e. de voorkeursgrenswaarde als bedoeld in de Wet geluidhinder, danwel een vóór vaststelling van het wijzigingsplan vastgestelde hogere grenswaarde, niet wordt overschreden;*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt er geen belemmeringen zijn voor dit initiatief. Een nadere toelichting hiertoe wordt gegeven in paragraaf 5.3.

*f. het wijzigingsplan niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;*

De luchtkwaliteitseisen vormen geen knelpunt voor de planontwikkeling. Zie toelichting onder 5.5.



*g. voldaan wordt aan het bepaalde in de Flora- en faunawet;*

Uit de Quick Scan blijkt dat het bestaande pand mogelijkheden voor nestplekken van gierzwaluwen biedt, en verblijfplaatsen van vleermuizen. Nader onderzoek hiernaar moet worden verricht voor de aanvraag omgevingsvergunning. Zie toelichting onder 5.8.

*h. geen onevenredige aantasting van aan de grond eigen zijnde archeologische waarden zal plaatsvinden;*

Er is een archeologisch bureauonderzoek gedaan. Verkennend booronderzoek zal worden uitgevoerd voor de aanvraag omgevingsvergunning. Zie toelichting onder 5.7.

*i. het wijzigingsplan financieel uitvoerbaar is;*

De initiatiefnemer heeft een exploitatie-overeenkomst ondertekend met de gemeente, waaruit de financiële uitvoerbaarheid blijkt.

*j. het nieuwe groepsrisico verantwoord is en ten behoeve van de verantwoording vooraf advies is ingewonnen van de Brandweer.*

Het groepsrisico is reeds verantwoord in het bestemmingsplan Oude Dorp (moederplan). Een nadere toelichting hiertoe wordt gegeven in paragraaf 5.4.3.

## 5. MILIEU- EN ANDERE PLANOLOGISCHE ASPECTEN

### 5.1 BEDRIJVIGHEID

#### 5.1.1. WETTELIJK KADER

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt hier gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009).

#### 5.1.2. MILIEUZONERING

Met het voorliggende plan wordt de realisatie van twee nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Woningen zijn geen hinderlijke functies, wel hindergevoelige functies.

Woningen vallen niet onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit.

In de directe omgeving liggen voornamelijk woningen.

Ten westen van de nieuw te bouwen woningen, aan de overzijde van de Oude Rijn, ligt een garagebedrijf (inrichting categorie 2), op ruim 40 meter afstand.

Deze afstand is, op grond van de VNG-publicatie, groot genoeg.

Het aspect milieuhinder staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

#### 5.1.3 WET MILIEUBEHEER

Wonen is een niet milieuvergunningsplichtig gebruik.

### 5.2 BODEM

#### 5.2.1 WETTELIJK KADER

In artikel 2.4.1, lid 1 van de Bouwverordening is bepaald dat een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

#### 5.2.2 INVENTARISATIE BODEMKWALITEIT

Op 4 april 2016 heeft de Omgevingsdienst West Holland een historisch bureauonderzoek gedaan naar de bodemkwaliteit. Daaruit komt naar voren dat van de locatie zijn geen bodemonderzoeksgegevens beschikbaar zijn. Uit historische bodeminformatie van de Omgevingsdienst blijkt dat er geen sprake is van voormalige bodembedreigende activiteiten. Er zijn geen bevindingen van milieucontroles waarin overtredingen zijn geconstateerd.

### 5.2.3 BEOORDELING BODEMKWALITEIT

Er is geen aanleiding om bodemverontreiniging te vermoeden. De locatie geldt als onverdacht. Ten aanzien van bodem zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen bestemmingswijziging.

Voor de aanvraag van een omgevingsvergunning (bouwen) voor nieuwbouw van de woningen moet een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 worden gedaan, om aan te tonen dat de bodem hiervoor geschikt is.

## 5.3 GELUID

### 5.3.1 WETTELIJK KADER

Woningen zijn geluidsgevoelige functies waarvoor, indien deze zijn gelegen binnen de geluidszone van een weg, op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.

### 5.3.2 VERKEERSLAWAAI

De locatie is gelegen binnen de onderzoekzone van de Hoofdstraat, de Hoge Rijndijk en de Rijsweg A4. Tevens is de nieuwe woonfunctie gelegen in de nabijheid van een garagebedrijf, ten westen. Acoustisch onderzoek is nodig om te bezien of de nieuwe woningen kunnen voldoen aan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB(A) zoals opgenomen in de Wet Geluidhinder.

Het acoustisch onderzoek is uitgevoerd door Weel geluidadvies.

De Rijsweg A4 heeft een geluidzone van 600 meter aan weerszijden van de weg. De Hoge Rijndijk heeft een geluidzone van 200 meter. De Hoofdstraat is een 30 km/uur-weg en is op grond van de Wet geluidhinder niet gezoneerd. Dit betekent dat toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder niet aan de orde is.

Voor de berekening van de geluidbelasting op de gevels van de te realiseren zorgwoningen zijn gegevens gedownload van de site van Rijkswaterstaat, het zogenaamde "geluidregister".

De geluidbelasting op de gevels van de twee te realiseren woningen aan de Hoofdstraat 44A en 44B bedraagt maximaal  $L_{den}=55$  dB ten gevolge van het wegverkeer op de niet gezoneerde Hoofdstraat. De gezoneerde wegen, de A4 en de Hoge Rijndijk, leiden niet tot een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde voor wegverkeerslawaai. Beide woningen beschikken over een geluidluwe gevel. Het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Het door B&W laten vaststellen van een Hogere waarde is niet nodig.

### 5.3.3 VLIETUIGLAWAAI

Op grond van artikel 8.8, lid 1 van de Wet luchtvaart wordt bij de vaststelling van een bestemmingsplan voor een gebied dat is gelegen binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in acht genomen. Het LIB bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Hoofdstraat 44A/ B ligt niet in het LIB gebied.

## 5.4 EXTERNE VEILIGHEID

### 5.4.1 WETTELIJK KADER

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

### 5.4.2 INVENTARISATIE RISICOBRONNEN

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Uit de risicokaart blijkt dat de volgende risicobronnen relevant zijn voor het plangebied: – de A4, een hoofdtransportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. – een ondergrondse hogedrukaardgasleiding.

### 5.4.3 BEOORDELING RISICO'S

#### Plaatsgebonden risico

Zowel voor de A4 als voor de hogedrukaardgasleiding is geen sprake van een plaatsgebonden risico. De PR 10-6 is daarmee niet relevant voor het plangebied.

#### Verantwoordingsplicht groepsrisico

Voor zowel de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de A4 als door de hogedrukaardgasleiding zijn risicoberekeningen uitgevoerd. Uit de uitgevoerde risicoberekeningen blijkt dat het groepsrisico vanwege de A4 in de huidige situatie ligt op maximaal  $0,028 * OW$ . In de toekomstige situatie stijgt het groepsrisico tot maximaal  $0,032 * OW$ . Het maximaal berekende aantal dodelijke slachtoffers bedraagt in beide situaties ongeveer 350. Volgens het beslismodel van de Omgevingsvisie externe veiligheid Holland Rijnland ligt het groepsrisico in zone 3. Dit betekent dat het groepsrisico verantwoord geacht wordt als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- alle redelijkerwijs te treffen maatregelen zijn getroffen om het risico te reduceren;
- de hulpdiensten kunnen adequaat ingrijpen als zich een calamiteit voordoet;
- de bevolking is goed geïnformeerd over hoe te handelen bij een calamiteit.

Volgens de Omgevingsvisie ligt het groepsrisico van de hogedrukaardgasleiding in zone 4. Volgens de omgevingsvisie is dit groepsrisico verwaarloosbaar. Er zijn voor de risico's van de gasleiding geen aanvullende maatregelen nodig. Gelet op de berekende groepsrisico's wordt voor zowel de risico's vanwege de A4 als vanwege de hogedrukaardgasleiding voldaan aan het provinciaal beleid.

Voor een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico wordt verwezen naar de bijlage "Beoordeling Externe veiligheid bestemmingsplan Oude Dorp, Leiderdorp" van de Milieudienst West –Holland.  
Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

## 5.5 LUCHTKWALITEIT EN GEUR

### 5.5.1 WETTELIJK KADER

In het Besluit niet in betekende mate (NIBM) is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst.

### 5.5.2 INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE

Hierbij worden 2 situaties onderscheiden: een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (= 1,2 µg/m<sup>3</sup>); een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

### 5.5.3 BEOORDELING PLAN

Voor de bouw van de woning is onderzoek naar luchtkwaliteit derhalve niet noodzakelijk. Uit de Monitoringstool ([www.nsl-monitoringstool.nl](http://www.nsl-monitoringstool.nl)) blijkt dat in het plangebied geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen optreden. De conclusie is dat de luchtkwaliteitseisen geen knelpunt vormt voor de planontwikkeling.

### 5.5.4 GEUR

In het algemeen is het zo dat wanneer geurgevoelige objecten op voldoende afstand van bedrijven worden gepland, het woon- en verblijfklimaat als goed wordt aangemerkt en niemand onevenredig in zijn belangen wordt geschaad. De nieuwe woningen komen op een afstand van 40 meter van de meest nabij gelegen bedrijflocatie. Het betreft hier een garagebedrijf, waarbij geurhinder niet aan de orde is. De functie wonen zelf is niet in strijd is met de bij of krachtens de Wet geurhinder gestelde regels.

Het aspect geur staat derhalve de bouw van de woning niet in de weg.

## 5.6 DUURZAAMHEID

### 5.6.1 Duurzaam bouwen

Het bouwplan is doorgerekend op de energieprestatiecoëfficiënt, en getoetst aan de norm van 0,4.

Naast bouwkundige maatregelen op het gebied van thermische isolatie, luchtdicht bouwen wordt deze norm ook gehaald door toepassen van installaties zoals

- een hoogrendementsketel, met Ecoflo techniek
- douchwater-warmteterugwinning
- 4 PV panelen (van 160 Wattpiek per m<sup>2</sup>) op de hellende daken aan de zuidzijde.

### 5.6.2. Ladder voor duurzame ontwikkeling

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een beschrijving op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied 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 (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

Nieuwe ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan de Ladder duurzame verstedelijking mits er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling'. Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' is in artikel 1.1.1, lid 1, sub i van de Bro gedefinieerd als: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Uit de jurisprudentie die is verschenen sinds de inwerkingtreding van de ladder blijkt dat de Afdeling een zekere ondergrens stelt aan ontwikkelingen wanneer het gaat om de beoordeling of sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Zo heeft de Afdeling ten aanzien van woningbouwplannen geoordeeld dat de realisatie 3 woningen niet, maar de bouw van 14 woningen wel als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.16, tweede lid, Bro wordt beschouwd (zie ABRvS 18 december 2013, ECLI:RVS:2013:2471, resp. ABRvS 9 april 2014, ECLI:RVS:2014:1252).

## 5.7 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

In het bestemmingsplan Oude Dorp is op de locatie de dubbelbestemming Waarde Archeologie hoge trefkans opgenomen.

De heer Englebert heeft een archeologisch bureauonderzoek laten uitvoeren door Archol BV uit Leiden. Dit rapport is beoordeeld door Erfgoed Leiden.

Uit de gespecificeerde archeologische verwachting zoals omschreven in het rapport, komt naar voren dat er binnen het plangebied een hoge verwachting is op archeologische resten. Het is echter niet mogelijk gebleken de diepteligging hiervan met enige zekerheid te bepalen. Ook over eventuele reeds aanwezige verstoringen binnen het plangebied is niets bekend. Op basis van het bureauonderzoek kan daarom niet vastgesteld worden of eventueel aanwezige archeologische resten worden bedreigd door de voorgenomen bodemingrepen. Er wordt geadviseerd een verkennend booronderzoek te laten uitvoeren. Het verkennend onderzoek heeft tot doel de gespecificeerde archeologische verwachting nader toetsten en aan te scherpen. Op deze



manieren kan de diepteligging van mogelijke archeologische niveaus worden vastgesteld en kan worden bepaald of er reeds sprake is van bodemverstoringen binnen het plangebied. Erfgoed Leiden heeft regels opgesteld waaraan dit booronderzoek moet voldoen. Vooraf moet een plan van aanpak worden ingediend ter beoordeling van het bevoegd gezag.

Dit verkennend booronderzoek zal worden uitgevoerd voor de aanvraag omgevingsvergunning, en na de sloop van de bestaande bedrijfsbebouwing. Ten tijde van het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing was de bestaande bebouwing nog aanwezig.

#### Cultuurhistorie.

De bestaande bebouwing op het perceel is onderzocht door Enderman, bureau voor bouwhistorie. Het bestaat uit een woon-winkelpand aan de straatzijde ca. 1930, en een dwarsgebouw deel met dubbele kap aan de Rijn, ca. 1840. De conclusie van het onderzoek is dat beide bouwdelen nauwelijks nog cultuurhistorische waarde hebben: "Met name door de verbouwing van 1992, maar ook door eerdere ingrepen is van het oorspronkelijke gebouw uit 1840 nauwelijks iets over. Wat rest is niet beeldbepalend, er is geen sprake van architectuur en de draag- en kapconstructie zijn niet bijzonder. De overgeleverde indeling en afwerking is minimaal en fragmentarisch. Dat geldt ook voor het uit 1930 daterende gedeelte aan de Hoofdstraat met aangebouwde garage, waarvan het voor de tijd gangbare en niet bijzondere exterieur te zeer is aangetast. Om die reden is op het hele pand een zgn. indifferente monumentwaarde van toepassing."

Met de sloop van de bestaande gebouwen verdwijnen dus geen historisch waardevolle elementen.

Erfgoed Leiden heeft het bouwhistorisch onderzoek beoordeeld, en ingestemd met de conclusie. Over de inpassing van het plan zegt Erfgoed Leiden het volgende: Nieuwbouw moet passend zijn in het kleinschalige bebouwingslint langs de Rijn. Kenmerkend is het niet hanteren van een strikte rooilijn. Het voorliggend plan past in de kleinschalige opbouw van het bebouwingslint in volume en hoofdvorm. Door de verspringing in de rooilijn tussen de twee pandjes onderling en de naastliggende bestaande bouw wordt voldaan aan de stedenbouwkundige karakteristiek.

## 5.8 FLORA EN FAUNA

### Flora- en faunawet

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet (hierna Ffw) van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Ffw bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Ffw niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de

mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Economische Zaken. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang;
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient in het geval van zwaar beschermde soorten of broedende vogels overtreding van de Ffw voorkomen te worden door het treffen van maatregelen, aangezien voor dergelijke situaties geen ontheffing kan worden verleend.

De Ffw is voor dit bestemmingsplan van belang, omdat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

#### Natuurbeschermingswet 1998

Uit het oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998 van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister van EZ (voormalig Ministerie van EL&I/LNV) aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister van EZ (voormalig Ministerie van EL&I/LNV) aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de Minister van EZ). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan. De speciale beschermingszones (a) hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Hetzelfde geldt voor de ecologische doelen van de beschermde natuurmonumenten (b), voor zover deze gebieden niet overlappen met Natura 2000. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

#### Gebiedsbescherming

Vanwege de ligging van het plangebied en de lokale aard van de voorgenomen plannen is gebiedsbescherming niet van toepassing. De Natuurbeschermingswet en het beleid voor de EHS worden daarom buiten beschouwing gelaten.

#### Soortenbescherming

Uit de door Adviesbureau Staro uitgevoerde Quick Scan blijkt dat het pand mogelijkheden voor nestplekken van gierzwaluwen biedt, en verblijfplaatsen van vleermuizen. Nesten van deze dieren zijn jaarrond beschermd. Nader onderzoek dient uit te wijzen of er daadwerkelijk nesten van gierzwaluwen, en verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn in het pand. Op basis van de resultaten van het nader onderzoek kan worden bepaald of er negatieve effecten optreden en welke vervolgstappen nodig zijn.

Het nader onderzoek naar gierzwaluwen moet gebeuren in juni tot half juli. Naar vleermuizen in mei t/m september.

(zie bijlage toets Flora en Fauna, rapportnr. 150277, 10 december 2015).

Conclusie: Voor de aanvraag omgevingsvergunning dienen eerst de aanvullende onderzoeken te worden verricht en beoordeeld op negatieve effecten op beschermde gierzwaluwen en vleermuizen.

## 5.9 BEOORDELING PLAN MER?

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

### Onderzoek en conclusie

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject mer-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van 2 woningen en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Opgemerkt dient te worden dat voor activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, toch dient te worden nagegaan of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. Gelet op de kenmerken van het plan zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de vorige paragrafen zijn opgenomen. Voor dit bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

## 5.10 VERKEER EN PARKEREN

### 5.10.1 PARKEERBELEID

Leiderdorp heeft eigen parkeerbeleid met parkeernormen. Leiderdorp houdt in haar parkeernormen voor nieuw bouwlocaties rekening met de toekomstige parkeerbehoefte ten gevolge van toenemende automobilititeit [Leiderdorp, maart 2016]. In het Parkeerbeleidsplan wordt daarom onderscheidt gemaakt in parkeernormen exclusief en inclusief extra reservering. Voor woningen bedraagt de extra reservering 0,2 pp per woning.

Uitgangspunt van parkeerbeleid is dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost en dat de parkeerdruk in de omgeving ongewijzigd blijft.

#### Parkeerbehoefte

##### Bestaande situatie

De bakkerij vormde met de naastgelegen woning één geheel (de bakker woonde naast de bakkerij). Op het perceel zijn in de huidige situatie twee parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig ten behoeven van de bestaande woning en de voormalige bakkerij. Langs de Hoofdstraat kan ter hoogte van de bakkerij en de naastgelegen woning door twee voertuigen geparkeerd worden. Het is aannemelijk dat deze twee parkeerplaatsen ter hoogte van de bakkerij gebruikt werden voor het laden/lossen van goederen voor de bakkerij, door klanten en werknemers van de bakkerij en door bezoekers van de woning naast de bakkerij. Daarnaast is ter hoogte van de locatie op twee punten het trottoir verlaagd. Dit is gedaan ter hoogte van de twee parkeerplaatsen op het eigen terrein om deze parkeerplaatsen bereikbaar te maken en bij de voormalige laad-/losplaats van de bakkerij.

#### Parkeerbehoefte

Om inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte dienen de parkeernormen uit het Parkeerbeleidsplan van de gemeente Leiderdorp [Leiderdorp, april 2012] te worden gebruikt. Leiderdorp houdt in haar Parkeerbeleid voor nieuw bouwlocaties rekening met de toekomstige parkeerbehoefte ten gevolge van toenemende automobilititeit (extra reservering). De parkeerbehoefte wordt berekend voor de maatgevende functie die mogelijk wordt gemaakt op de bestemming (regels uit het bestemmingsplan). Zoals aangegeven wordt in één van de woningen mantelzorg aangeboden. Echter, de bestemming van dit gebouw is niet specifiek bestemd voor mantelzorg daarom wordt voor dit plan uitgegaan dat de maatgevende bestemming: wonen.

In het Parkeerbeleidsplan is een parkeernorm opgenomen naar type woning. De parkeernorm per type woning is afhankelijk van de WOZ-waarden. Voor woningen met een WOZ-waarden tussen de 250.000 en 350.000 euro geldt een parkeernorm incl. extra reservering van 1,6 parkeerplaats per woning, zie onderstaande tabel.

Type woning	WOZ-waarde	Parkeernorm + extra reservering	extra reservering
Woning middelduur	tussen €250.000 € 350.000	1,6 pp per woning	0,2 pp per woning

Tabel 1. Parkeernormen [Leiderdorp, april 2012]

Zoals aangegeven worden op eigen terrein vier parkeerplaatsen gerealiseerd die door de bestaande woning en de twee nieuwe woningen gebruikt kunnen worden. Om die reden wordt de totale parkeerbehoefte berekend inclusief de bestaande woning. De parkeerbehoefte voor drie woningen bedraagt ( $3 \times 1,6 =$ ) afgerond 5 parkeerplaatsen. Ook zonder de extra reservering zou de parkeerbehoefte afgerond ook uitkomen op ( $3 \times 1,4 =$ ) 5 parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen in het plan

Ten behoeve van de twee nieuwe woningen worden in het plan twee extra parkeerplaatsen op eigen terrein mogelijk gemaakt. Om deze parkeerplaatsen bereikbaar te maken dient één parkeerplaats in de openbare ruimte te vervallen. Deze wordt gecompenseerd omdat op de voormalige laad-/losplek van de bakkerij er één extra parkeerplaats terugkomt in de openbare ruimte. Per saldo blijft het aantal parkeerplaatsen langs de Hoofdstraat gelijk.

Door de twee extra parkeerplaatsen komt het totaal aantal parkeerplaatsen op eigen terrein op vier. Deze vier parkeerplaatsen kunnen gebruikt worden door de twee nieuwe woningen en de reeds bestaande woning. Omdat bewoners niet verplicht kunnen worden gesteld om de auto op het eigen terrein bij de woning te parkeren wordt één parkeerplaats op eigen terrein niet als volwaardig meegeteld in de parkeercapaciteit. In het Parkeerbeleidsplan van de gemeente Leiderdorp [Leiderdorp, april 2012] is gesteld dat een enkele oprit zonder garage op eigen terrein meegeteld kan worden als 0,8 parkeerplaats. Deze vier parkeerplaatsen op eigen terrein hebben dus een capaciteit van ( $4 \times 0,8 =$ ) 3,2 parkeerplaatsen.

Drie parkeerplaatsen zijn onvoldoende om de parkeerbehoefte van vijf parkeerplaatsen op te vangen. Vanwege geringe ruimte en kwaliteit van het cultuurhistorisch lint is het niet mogelijk om meer parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit zou namelijk de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede komen. Zoals eerder gemeld is het aannemelijk dat voorheen de twee openbare parkeerplaatsen langs de Hoofdstraat ter hoogte van de bakkerij en de naastgelegen woning gebruikt werden voor het laden/lossen van goederen voor de bakkerij, door klanten en werknemers van de bakkerij en door bezoekers van de woning naast de bakkerij. Het is daarom redelijk om deze twee parkeerplaatsen toe te kennen aan het plan zodat het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen afgerond uitkomt op ( $2 + 3,2 =$ ) 5 parkeerplaatsen. Hiermee wordt gefundeerd afgeweken van het beleid dat in principe parkeren op eigen terrein wordt opgevangen.

### 5.10.2 CONCLUSIE

In onderstaand overzicht staat het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de totale parkeerbehoefte. Hieruit blijkt dat het plan voldoende parkeerplaatsen realiseert ten behoeve van de ontwikkeling. Geconcludeerd wordt dat het aspect verkeer de ontwikkeling niet in de weg staat.

	Toekomst
Parkeerbehoefte (incl. bestaande woning)	5
<hr/>	
Beschikbare parkeerplaatsen	
Eigen terrein	3
Openbare ruimte	2

Tabel 2. Overzicht parkeren

## 6. WATERPARAGRAAF

Voor de realisatie van de woningen wordt geen water gedempt. Het terrein zal minder worden verhard, ten opzichte van de bestaande situatie, die volledig is bebouwd. De woningen krijgen achtertuinen..

Voor dit bouwplan zal het schone hemelwater afgevoerd worden naar het oppervlaktewater van de Oude Rijn. Uitlogende materialen zullen daarom niet worden toegepast. Afvalwater wordt afgevoerd via het rioleringsstelsel dat ter plaatse aanwezig is.

## 7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De grond is eigendom van de initiatiefnemer, en de uitvoering is voor hen economisch haalbaar. Er wordt geen beroep gedaan op publieke middelen om het plan te realiseren. Verder heeft de initiatiefnemer een exploitatie-overeenkomst ondertekend met de gemeente, waaruit de financiële uitvoerbaarheid blijkt.

## 8. INSPRAAK EN VOOROVERLEG

De zakelijke beschrijving van de exploitatieovereenkomst is gepubliceerd. De stukken van het principeverzoek waarop de overeenkomst is gebaseerd, zijn door de gemeente gestuurd aan de directe burens om hen te informeren over het voorgenomen bouwplan.

In het kader van de onderzoeksfase ex artikel 3.1.1 Bro is het wijzigingsplan voorgelegd aan de overlegpartners van de gemeente Leiderdorp (20 september 2016 t/m 3 oktober 2016).



Reactie Hoogheemraadschap (ontvangen 26 september 2016)

Het Hoogheemraadschap van Rijnland geeft een positief wateradvies. De voorgenomen werkzaamheden hebben voor zover te bepalen geen negatieve invloed op de waterhuishouding en zijn derhalve ook niet vergunning/meldingsplichtig.

Wel wordt geadviseerd om dit plan (voor zover dit nog niet is gedaan) aan Provincie Zuid Holland voor te leggen. Dit in verband met de trekankers van het damwand langs de Rijn die zich mogelijk aan de grens van het perceel kunnen bevinden.

#### Beantwoording

Het plan is via het e-formulier aangeboden aan de provincie Zuid-Holland. Omdat het plan niet is gelegen binnen een regionale waterkering is dit niet aangevinkt bij het aanmelden van het e-formulier. Het plangebied ligt buiten de ligging van de regionale waterkering die is opgenomen in de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Uit het e-formulier blijkt dat het plan geen provinciale belangen raakt en derhalve niet hoeft te worden toegestuurd.

Met de adviseur van het Hoogheemraadschap is telefonisch overleg geweest (5-10- 2016). Het Hoogheemraadschap geeft op basis van hun expertise aan dat de trekankers doorgaans niet meer dan ca. 2 m uit de damwand liggen. De afstand tot de erfgrans is ca. 4 m, op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat mogelijk aanwezige trekankers geen belemmering vormen voor het plan.

Daarnaast blijkt uit het bouwhistorisch onderzoek dat voor de sloop van het pand is uitgevoerd dat de bestaande bebouwing aan de kant van het jaagpad (Oude Rijn) naar waarschijnlijkheid is gefundeerd.

Uit het kadastraal- en bouwhistorisch onderzoek blijkt dat het oudste deel van Hoofdstraat 44a het bouwdeel aan de Rijn betreft. Waarschijnlijk is het in 1840 gebouwd. Daarbij is gebruik gemaakt van de fundering van een oudere voorganger. Dit blijkt uit het verschil tussen de plattegrond van het huis op het kadastrale minuutplan en de nog aanwezige draagconstructie.

In het achtererfgebied zullen alleen bijgebouwen (bergingen) worden gerealiseerd zoals op de tekening is aangegeven. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn ze zodanig gesitueerd dat het aanzicht van het Jaagpad op passende wijze behouden blijft. Vergunningsvrije bouwmogelijkheden zijn uitgesloten door het opnemen van de dubbelbestemming 'Waarde –Cultuurhistorie 2'.

#### Conclusie

De afstand van de nieuwe bebouwing tot mogelijk aanwezige trekankers is groot genoeg. Daarnaast zal de aanwezige fundering bij de sloop van het pand niet worden verwijderd en hoeven de bijgebouwen niet (opnieuw) te worden gefundeerd. Geconcludeerd wordt dat het wijzigingsplan geen belangen raakt van de overlegpartners. Indien toch blijkt dat het wijzigingsplan belangen raakt bestaat voor deze partijen de mogelijkheid een zienswijze in te dienen in de periode dat het ontwerpwijzigingsplan ter inzage ligt.

#### 9. ZIENSWIJZEN

Het ontwerpwijzigingsplan "Hoofdstraat 44" heeft vanaf 6 oktober gedurende 6 weken ter inzage gelegen conform artikel 3.9a Wro jo. afd. 3.4 Awb (6 oktober 2016 t/m 16 november 2016).