

# **Leiden Oost**

bestemmingsplan

**juni 2008**



## **Toelichting**



# INHOUDSOPGAVE

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>5</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>8</b>
1.1 Aanleiding nieuw bestemmingsplan	8
1.2 Begrenzing plangebied 'Leiden Oost'	8
1.3 Doel van het bestemmingsplan	10
1.4 Leeswijzer	12
<b>2. ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS</b>	<b>13</b>
2.1 Leiden en omgeving	13
2.1 Het plangebied 'Leiden Oost'	14
<b>3. DEMOGRAFISCHE GEGEVENS</b>	<b>19</b>
3.1 Inleiding	19
3.2 Bevolking	20
3.3 Huishoudens	21
3.4 Inkomen	21
<b>4. RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK EN STRUCTUUR</b>	<b>23</b>
4.1 Inleiding	23
4.2 Oriëntatie, herkenning en identiteit	23
4.3 Ruimtelijke structuur deelgebieden	26
4.4 Water en groenstructuur	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
4.5 Verkeer en infrastructuur	34
4.6 Cultuurhistorie en archeologie	36
<b>5. FUNCTIONELE KARAKTERISTIEK EN STRUCTUUR</b>	<b>41</b>
5.1 Inleiding	41
5.2 Wonen	41
5.3 Werken en bedrijven	41
5.4 Detailhandel, dienstverlening en horeca	43
5.5 Maatschappelijke voorzieningen	43

5.6 Sport, recreatie en speelplekken	43
<b>6. MILIEU</b>	<b>49</b>
6.1 Inleiding	49
6.2 Bedrijven en milieuzonering	49
6.3 Bodem	51
6.4 Waterhuishouding	53
6.5 Geluid	58
6.6 Luchtkwaliteit	60
<b>7. VEILIGHEID</b>	<b>63</b>
7.1 Interne veiligheid	63
7.2 Externe veiligheid	64
<b>8. DUURZAME ONTWIKKELING</b>	<b>66</b>
8.1 Inleiding	66
8.2 Energie en duurzaam bouwen	66
<b>9. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN</b>	<b>69</b>
9.1 De Chrispijnlocatie en andere ontwikkelingslocaties.	69
9.2 Beschrijving ontwikkelingslocatie	70
9.3 Uitvoerbaarheid	73
<b>10. BELEIDSKADER</b>	<b>75</b>
10.1 Inleiding	75
10.2 Europees beleid	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
10.3 Rijksbeleid	75
10.4 Provinciaal beleid	79
10.5 Regionaal beleid	81
10.6 Gemeentelijk beleid	84
<b>11. UITGANGSPUNTEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN</b>	<b>93</b>
11.1 Inleiding	93
11.2 Uitgangspunten	93
<b>12. JURIDISCHE VORMGEVING</b>	<b>97</b>

12.1	Inleiding	97
12.2	Globaliteit en flexibiliteit	97
12.3	Opzet en volgorde	98
12.4	Bestemmingen	98
12.5	Algemene bebouwingsvoorschriften	103
12.6	Bebouwingsvoorschriften voor erfbebouwing bij woningen	103
12.7	De praktijk	104
12.8	Algemene voorschriften	105
12.9	Handhaving	105
<b>13.</b>	<b>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>	<b>107</b>
<b>14.</b>	<b>OVERLEG EN INSPRAAK</b>	<b>109</b>
14.1	Wettelijk vooroverleg	109
14.2	Inspraak	109
	<b>BIJLAGEN</b>	<b>111</b>
	<b>BIJLAGE 1 VERSLAG INSPRAAKAVOND VOORONTWERP LEIDEN OOST</b>	<b>113</b>
	<b>BIJLAGE 2 AKOESTISCH ONDERZOEK</b>	<b>119</b>
	<b>BIJLAGE 3 ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT T.G.V. WEGVERKEER</b>	<b>124</b>
	<b>BIJLAGE 3 ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT T.G.V. WEGVERKEER</b>	<b>125</b>
	<b>BIJLAGE 4 BESLUIT GEDEPUTEERDE STATEN INZAKE HOGERE GRENSSWAARDEN</b>	<b>137</b>

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding nieuw bestemmingsplan

De gemeente Leiden actualiseert alle bestemmingsplannen. Het merendeel van de bestemmingsplannen binnen de gemeente is inmiddels ouder dan tien jaar en dient nodig herzien te worden. De gemeente Leiden heeft de ambitie om de komende jaren voor het gehele grondgebied alle bestemmingsplannen te actualiseren. Het bestemmingsplan 'Leiden Oost' maakt onderdeel uit van deze actualiseringslag.

Het opstellen van het bestemmingsplan heeft prioriteit om een aantal redenen:

- de geldende bestemmingsplannen zijn ouder dan tien jaar en dienen overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening verplicht herzien te worden;
- de huidige bestemmingsplannen zijn inhoudelijk sterk verouderd, waardoor overzicht en samenhang ontbreken;
- een deel van de huidige bebouwing in het gebied is niet in overeenstemming met het oorspronkelijke bestemmingsplan tot stand gekomen;
- de huidige bestemmingsplannen bieden geen goed kader voor ontwikkeling en beheer de komende jaren;
- voor een deel van het plangebied geldt het 'Uitbreidingsplan 1933' en voor een klein gedeelte van het gebied is de Bouwverordening van toepassing;
- de gemeente wil het bestemmingsplan nadrukkelijker gaan inzetten als beleidsinstrument en heeft daartoe de nota 'Bestemmingsplan Nieuwe Stijl'<sup>1</sup> vastgesteld. Het rapport is een handleiding voor het opstellen van bestemmingsplannen, waarbij kwaliteit, uniformiteit, rechtsgelijkheid en een goede verhouding tussen detaillering en globaliteit centraal staan.

## 1.2 Begrenzing plangebied 'Leiden Oost'

Het plangebied van 'Leiden Oost' is onder te verdelen in drie deelgebieden: het bebouwingslint de Hoge Rijndijk, de naoorlogse woonwijk Meerburg en het woongebied Waardeiland. Kenmerkend voor het oostelijk gelegen deel in Leiden zijn de infrastructurele begrenzingen, waaronder waterwegen, spoorlijnen en de rijksweg. Het plangebied wordt grotendeels door waterwegen begrensd.

---

<sup>1</sup> Gemeente Leiden (2000), *Bestemmingsplan Nieuwe Stijl; Nieuwe stijl, nieuwe praktijk*.





Begrenzing van het plangebied 'Leiden Oost'.



Ligging van het plangebied 'Leiden Oost' in de gemeente Leiden.

De begrenzing van het plangebied is als volgt:

- De Oude Rijn vormt de noord- en oostgrens van het plangebied. De rivier is tevens de grens tussen de gemeente Leiden en de gemeente Leiderdorp;
- de rijksweg A4 en de polder Roomburg vormen de zuidgrens van het plangebied. De polder zal de komende jaren worden ontwikkeld als woonwijk, waarbij direct ten zuiden van Meerburg een archeologiepark wordt aangelegd;
- het Rijn-Schiekanaal vormt de westelijke begrenzing van het plangebied.

De watertoren aan Hoge Rijndijk 156a en het omliggende gebied behoren niet tot het plangebied. De reden daarvoor is dat voor dit gebied aangewezen wordt tot beschermd stadsgezicht. Dat betekent dat een nieuw bestemmingsplan daarop toegesneden moet zijn. Voor het aan de overzijde van het Rijn-Schiekanaal gelegen gebied geldt de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht eveneens. Ook voor dat gebied wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid dat daarin voorziet. Er is voor gekozen de Watertoren en het aangrenzende water daarom bij het plangebied Zuidelijke Schil te voegen.

### **1.3 Doel van het bestemmingsplan**

Het doel van onderhavig bestemmingsplan is *beheer* van de huidige situatie en het *(her)ontwikkelen* van enkele gronden. Voor de ontwikkeling van gronden zijn ambtelijke notities opgesteld waarin voor de ontwikkelingslocatie randvoorwaarden en uitgangspunten zijn benoemd.

Gezien de verhouding *beheer* en *ontwikkeling* kan het bestemmingsplan Leiden Oost' gekarakteriseerd worden als een zogenaamd 'beheerplan'. Dit betekent dat in hoofdzaak de bestaande situatie in het plan wordt vastgelegd.

Het bestemmingsplan is opgebouwd uit een toelichting, voorschriften en een plankaart. De plankaart en voorschriften zijn de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan. Daarin is vastgelegd welke bouw- en gebruiksmogelijkheden de gemeente Leiden in het plangebied toestaat.

#### **Geldende bestemmingsplannen**

In het plangebied gelden bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan acht bestemmingsplannen. Voor het gebied globaal gelegen tussen de Nieuwe Rijn, de Kettingstraat, de Lekstraat en de Leiderdorpse brug geldt nog het 'Uitbreidingsplan 1933'. Voor een klein gedeelte van het plangebied, gelegen tussen het Rijn-Schiekanaal, de Nieuwe Rijn, de Kettingstraat en de Hoge Rijndijk is alleen de bouwverordening van toepassing. Voor het plangebied geldt per 26 februari 2005 een voorbereidingsbesluit zodat ongewenste ontwikkelingen in het gebied kunnen worden tegengegaan. Dat voorbereidingsbesluit is inmiddels verlopen.

De tabel geeft inzicht in de op dit moment geldende bestemmingsplannen in het plangebied.

Tabel 1 Geldende bestemmingsplannen in het plangebied.

<b>Bestemmingsplan</b>	<b>Raad</b>	<b>Gedeputeerde Staten</b>	<b>Nummer</b>
Hoge Rijndijk (Zoeterwoude)	15 februari 1961	23 augustus 1961	235
Hoge Rijndijk	3 april 1978	27 maart 1979	B21057/1
Hoge Rijndijk (herziening)	8 maart 1982	5 april 1982	B19728/1
Meerburgerpolder	18 januari 1960	15 augustus 1960	267
Roomburg	24 mei 1982	8 november 1983	B24219/1
Roomburg	27 april 1999	21 december 1999	-
Waardeiland	21 april 1986	7 oktober 1986	B23121/1
Waardeiland (wijziging)	2 november 1993 (B&W)	15 februari 1994	80293

## **1.4 Leeswijzer**

De toelichting van het bestemmingsplan is opgebouwd uit veertien hoofdstukken. De hoofdstukken twee tot en met vijf geven een beeld van de bestaande situatie in het plangebied. Achtereenvolgens komen in deze hoofdstukken aan de orde: de ontwikkelingsgeschiedenis, demografische gegevens, de ruimtelijke structuur en tenslotte de functionele structuur. De aspecten milieu, veiligheid en duurzaamheid komen aan de orde in de hoofdstukken zes tot en met acht. De hoofdstukken negen, elf en twaalf vormen de kern van het bestemmingsplan. In deze hoofdstukken staan de uitgangspunten van het bestemmingsplan. Hier worden ook de ruimtelijke ontwikkelingen beschreven die vertaald worden in dit bestemmingsplan. Het beleidskader staat in hoofdstuk tien verwoord. In de hoofdstukken dertien en veertien komen de economische- en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aan de orde.

## 2. ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS

### 2.1 Leiden en omgeving

De ontwikkelingsgeschiedenis van de stad Leiden kenmerkt zich door verschillende groeiperioden. Grofweg zijn deze perioden onder te verdelen in de groei en ontwikkeling van de middeleeuwse stadskern, de ontwikkeling rond de binnenstad tot aan 1940 en de ontwikkeling van stadswijken in de naoorlogse periode.



Ontwikkeling van Leiden van circa 1650 tot en met 2003<sup>2</sup>. Het plangebied 'Leiden oost' valt binnen het aangegeven kader.

#### **Middeleeuwen: groei historische stadskern**

Leiden is ontstaan in en rond de huidige historische binnenstad. Het grachtenstelsel en de groene singel rond de oude binnenstad zijn nog steeds bepalende structuren in het stadsbeeld. Deze ontstonden reeds in de middeleeuwen en de zeventiende eeuw. Smalle straten met cultuurhistorisch waardevolle panden, sterke menging van functies en enkele historische invalswegen zijn nog altijd karakteristiek voor dit stadsdeel.

#### **Vooroorlogse periode: bebouwingsschil rond het centrum**

Door ruimtegebrek binnen de middeleeuwse stadsstructuren breidde de stad zich uit met een aantal kleine wijken. Door de ligging nabij het centrum kon men profiteren van de voorzieningen aldaar. De wijken zijn daardoor tamelijk eenzijdig gericht op wonen. De wijken zijn onderling gescheiden door de invalswegen naar het centrum. Door de ver-

<sup>2</sup> Lambert, D. (2003), *Plankaart Ruimtelijke Structuur; een kader voor ruimtelijke ontwikkeling in Leiden*. Concept april 2003, Kraaijvanger Urbis: Rotterdam.

schillende bouwperiodes hebben ze veelal een voor de wijk of buurt typerend straatbeeld. Grootschalige infrastructurele lijnen, zoals spoorlijnen en kanalen, vormen de begrenzing van de vooroorlogse bebouwingsschil.

### **Naoorlogse periode: ontwikkeling van stadswijken**

De periode van sterke bevolkingsgroei na de oorlog heeft geleid tot de ontwikkeling van grootschalige woongebieden rondom de vooroorlogse schil. Het zijn sterk planmatig en grootschalig ontwikkelde wijken, die vanwege de toenemende afstand tot het centrum over een geheel eigen voorzieningenpakket beschikken. De ligging van grootschalige infrastructuur en de begrenzing van de verschillende polders zijn bepalend geweest voor de ligging en omvang van de wijken die fasegewijs zijn ontwikkeld.

Het huidige grondgebied van de gemeente Leiden bestaat tegenwoordig vrijwel volledig uit stedelijk gebied. De stad maakt samen met de omliggende gemeenten deel uit van de Leidse regio (Leiden, Alkemade, Leiderdorp, Oegstgeest, Voorschoten, Zoeterwoude). De gemeente Leiden telde op 1 januari 2005 118.598 inwoners<sup>3</sup> en is inmiddels tegen haar gemeentegrenzen aangegroeid. De stad heeft hierdoor nog maar nauwelijks mogelijkheden tot uitbreiding. Leiden kan daardoor niet meer voldoen aan de grote vraag naar woningen. De omliggende gemeenten hebben met dezelfde problemen te maken als Leiden en kunnen ook niet aan de grote vraag naar ruimte voldoen. De komende jaren staan daarom voornamelijk in het teken van binnenstedelijke vernieuwingsopgaven. In 2004 is een begin gemaakt met de ontwikkeling van de polder Roomburg, direct ten zuiden van de wijk Meerburg. Dit zal de laatste grote uitbreidingswijk van Leiden zijn.

## **2.2 Het plangebied 'Leiden Oost'**

De ontwikkelingsgeschiedenis van het plangebied 'Leiden Oost' kenmerkt zich door verschillende groeiperiodes. Deze periodes zijn onder te verdelen in kleinschalige bebouwing langs de Oude Rijn in de middeleeuwen, de ontwikkeling van het bebouwingsslint Hoge Rijndijk in de vooroorlogse periode en de ontwikkeling van de woonbuurten Meerburg en Waardeiland in de naoorlogse periode.

---

<sup>3</sup> Gemeente Leiden, afdeling Beleidsinformatie, Onderzoek en Advies (2005).

### **Middeleeuwen: kleinschalige bebouwing langs de Oude Rijn**

De stedelijke activiteiten concentreerden zich in de Middeleeuwen in hoofdzaak binnen de historische stadskern. De Hoge Rijndijk vormde in deze periode één van de belangrijkste invalswegen naar de stadskern. Het gebied buiten de kern bestond nog grotendeels uit onbebouwd gebied. Slechts langs de Oude Rijn was sporadisch enige bebouwing te vinden.

### **Vooroorlogse periode: ontwikkeling van het bebouwingslint Hoge Rijndijk**

De vooroorlogse periode kenmerkt zich vooral door de ontwikkeling en verdere verdichting van het bebouwingslint Hoge Rijndijk. In de periode tot aan circa 1900 ontstonden bebouwingslinten langs land- en waterwegen. Buiten de dichtbevolkte stadskern was nagenoeg geen bebouwing te vinden, behalve langs de uitvalswegen parallel aan de Nieuwe Rijn en de Oude Rijn. Enkel langs de invalswegen waren zogenaamde buitenplaatsen en landgoederen te vinden. Deze lagen net buiten de binnenstad waar zich vooral rijkere families vestigden. Het bestaande 'Huize Buitenzorg', gelegen aan Hoge Rijndijk 316-318 herinnert nog aan deze periode.

Bebouwing concentreerde zich vooral aan de zijde van de Hoge Rijndijk en het Utrechtse Jaagpad. Het bebouwingspatroon is in de loop der tijd verder verdicht en is in de huidige situatie nog steeds goed herkenbaar. In deze periode bevond zich een brug in de Bruggestraat als verbinding tussen de Hoge Rijndijk/ Utrechts Jaagpad en Leiderdorp. Met de latere komst van de Leiderdorpseburg is deze brug over de Oude Rijn komen te vervallen.

In 1896 annexeerde Leiden grondgebied van de omliggende gemeente Leiderdorp, Zoeterwoude en Oegstgeest. Hiertoe behoorde ook Waardeiland dat toen nog tot het gebied van De Waard hoorde. Van een eiland was toen nog geen sprake. In deze periode nam de industrialisatie toe en werden bouwwerken als watertorens en bruggen gebouwd. Op de plek waar nu het Waardeiland ligt, was een industrieel complex (grofsmederij) te vinden. Er was in deze periode nagenoeg geen bebouwing op het eiland aanwezig.

Omstreeks 1910 werd het Rijn-Schiekanaal gegraven van de Lammenschansbrug tot aan de Hoge Rijndijk. Toen later het kanaal werd doorgegraven tot aan de Oude Rijn ontstond het huidige Waardeiland. Inmiddels werd er in het plangebied steeds meer bebouwing gerealiseerd aan de Hoge Rijndijk en het achterliggende Utrechtse Jaagpad. Ook werd er gebouwd langs het Rijn-Schiekanaal ter hoogte van de huidige Wilhelminabrug en de watertoren.

In 1920 annexeerde Leiden wederom grondgebied van de omliggende gemeenten, waarvoor het 'Uitbreidingsplan 1933' werd gemaakt. Uitgangspunt van het plan was dat wonen, verkeer, groen en industrie in samenhang ontwikkeld werden.



Meerburg en de Hoge Rijdijk gezien vanaf de zijde van Leiderdorp omstreeks 1960<sup>4</sup>. Op de luchtfoto zijn nog enkele fabriekshallen van de Koninklijke Nederlandse Grofsmederij op Waardeiland te zien.



Het Waardeiland omstreeks 1975<sup>5</sup>. Op de luchtfoto is te zien dat het centrale deel van het eiland nog niet is ontwikkeld ten behoeve van woningbouw.

---

<sup>4</sup> Gemeente Leiden, afdeling Stedebouw (2003).

<sup>5</sup> Gemeente Leiden, afdeling Stedebouw (2003).



Een deel van de bebouwing langs de Hoge Rijndijk werd gerealiseerd naar aanleiding van het uitbreidingsplan. Dit is vooral de bebouwing van het dubbele lint langs de Nieuwe Rijn. Langs het Rijn-Schiekanaal werd ook enige bebouwing gerealiseerd. Van het 'Uitbreidingsplan 1933' is echter alleen het noordwestelijke gedeelte gerealiseerd. De bebouwingsplannen voor Meerburg behoorden in eerste instantie ook tot dit plan. De ontwikkeling van de woonwijk werd echter pas na de Tweede Wereldoorlog uitgevoerd.

### **Naoorlogse periode: de ontwikkeling van Meerburg en Waardeiland**

De Tweede Wereldoorlog zorgde ervoor dat de bouwwerkzaamheden stil lagen. De bevolking nam na de oorlog af met als gevolg dat de woningvoorraad in Leiden nauwelijks toenam. Het 'Uitbreidingsplan 1933' werd bijgesteld en een aantal vooroorlogse bouwplannen werd uiteindelijk alsnog uitgevoerd, waaronder de ontwikkeling van Meerburg in de jaren vijftig en zestig. De gemeentegrens met Zoeterwoude speelde in de planvorming een belangrijke rol. Aan de zijde van Zoeterwoude was een verbindingsweg gepland tussen Leiderdorp en het westelijke deel van Leiden. Langs deze weg werd bebouwing gerealiseerd volgens de nieuwste inzichten in de stedenbouw: strokenbebouwing met een carré-vormige opzet. De geplande weg is slechts aangelegd vanaf Leiderdorp (de Persant Snoepweg), inclusief de nieuwe Leiderdorpse Brug over de Oude Rijn tot aan de Hoge Rijndijk. Voor het overige deel ten zuiden van Meerburg is de weg nooit gerealiseerd.

Omstreeks 1970 vond een grote kaalslag plaats op het kruispunt van de Hoge Rijndijk en de huidige Willem van der Madeweg. Het lint van de Hoge Rijndijk werd onderbroken door de aangelegde rijksweg A4. De afritten van de rijksweg sloten direct aan op de Hoge Rijndijk. Later is deze aansluiting verplaatst in zuidelijke richting en verbonden met de Hoge Rijndijk door middel van de huidige Willem van der Madeweg. Het voormalige Zoeterwoudse grondgebied ten zuiden van Meerburg werd volgebouwd met kassen en agrarische bebouwing. In 1966 is dit gebied bij de gemeente Leiden gekomen.

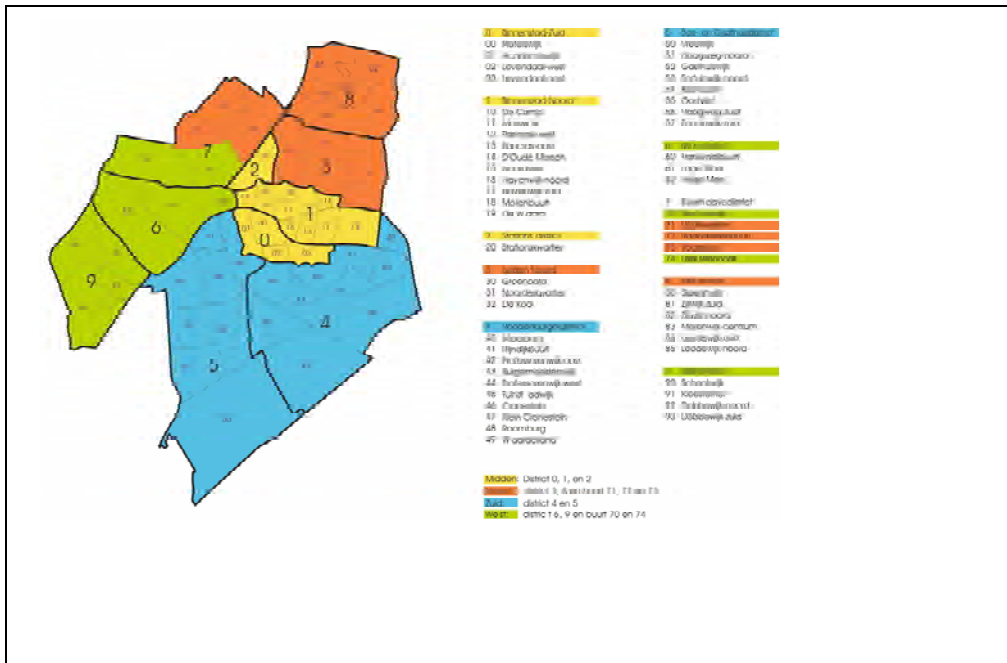
In 1974 werd een begin gemaakt met de ontwikkeling van woningen op het Waardeiland. Het eiland werd in deze periode gebruikt voor industrie van de Koninklijke Grofsmederij. In 1973 werd een plan ontwikkeld om woningbouw op het eiland mogelijk te maken. Er werd gekozen voor de bouw van duurdere woningen zodat de opbrengsten gebruikt konden worden voor de realisatie van een nieuwe fabriek in Zoeterwoude. Naast de woningen werd ook een nieuwe fabriek van de Koninklijke Grofsmederij op het eiland gepland. De nieuwe fabriek is er echter nooit gerealiseerd omdat het bedrijf in 1978 failliet ging. Het centrale gedeelte van het eiland werd in de jaren tachtig opgevuld met woningen.



### 3. DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

#### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een globaal beeld geschetst van de demografische gegevens van Leiden en de verschillende buurten in het plangebied. Hierbij is een onderverdeling gemaakt naar de volgende thema's: bevolkingsopbouw, huishoudensamenstelling en inkomens. Per thema worden de belangrijkste constatering weergegeven.



Statistische indeling Leiden naar stadsdeel, district en buurt<sup>6</sup>.

Het plangebied behoort tot het Roodenburgerdistrict (4) en is statistisch ingedeeld in de buurten Meerburg (40), Roomburg (48) en Waardeiland (49). Het bebouwingslint van de Hoge Rijndijk maakt hierbij onderdeel uit van zowel Meerburg als Roomburg. Het noordelijk deel van de Hoge Rijndijk tussen de Wilhelminabrug en de Leiderdorpse brug behoort tot Meerburg. Het zuidelijk deel dat tussen de Leiderdorpse brug en de A4 ligt, behoort tot Roomburg. De gebruikte demografische gegevens zijn afkomstig van de gemeente Leiden, afdeling Beleidsinformatie, Onderzoek en Advies (2005).

<sup>6</sup> Gemeente Leiden, afdeling Beleidsinformatie, Onderzoek en Advies (2004).

### 3.2 Bevolking

De gemeente Leiden telde op 1 januari 2005 118.598 inwoners. Het plangebied Leiden Oost telde op deze datum 3.760 inwoners. Leiden Oost maakt procentueel circa 3% deel uit van de totale bevolking van Leiden. De bevolking in Leiden is sinds 1 januari 1990 met circa 7,4% gestegen. In het plangebied Leiden Oost is de bevolking sinds 1 januari 1990 nauwelijks gestegen, namelijk 0,4%. Dit is te verklaren omdat er in de afgelopen vijftien jaar nauwelijks grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied hebben plaatsgevonden. Buiten de bouw van Roomburg ten zuiden van het plangebied heeft de gemeente geen uitbreidingsmogelijkheden meer voor woningbouw. Verwacht mag daarom worden dat er in de gemeente de komende jaren een lichte daling van de bevolkingsgroei zal plaatsvinden.

Tabel 2 Aantal inwoners per 1 januari 2005

	Leiden	Leiden Oost	Meerburg	Roomburg	Waardeiland
aantal inwoners	118.598	3.760	2.104	506	1.150

De onderstaande tabel geeft een beeld van de inwoners van Leiden en het plangebied naar leeftijdscategorie. Opvallend is dat in Meerburg relatief veel ouderen wonen. Dit is onder meer te verklaren door de aanwezigheid van Zorgcentrum Roomburg, waar veel ouderen wonen. Op het Waardeiland wonen relatief weinig ouderen van 65 jaar en ouder.

Tabel 3 Leeftijdscategorie in percentages per 1 januari 2005

	Leiden	Leiden Oost	Meerburg	Roomburg	Waardeiland
% 0 - 19 jr	21,5	20,2	17,5	24,1	23,6
% 20 - 64 jr	67,1	62,4	60,8	61,9	65,7
% 65 jr en ouder	11,4	17,3	21,7	14,0	10,8

Het aantal nieuwkomers in de gemeente Leiden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Momenteel behoort 25,8 procent van de Leidse bevolking tot een etnische minderheid. In de onderstaande tabel valt op dat het percentage allochtonen in de categorie 'overig' op het Waardeiland ver boven de andere percentages ligt.

Tabel 4 Etnische herkomst in percentages per 1 januari 2005

	Leiden	Leiden Oost	Meerburg	Roomburg	Waardeiland
% autochtoon	74,2	76,1	78,8	82,2	68,5
% Marokkaans	4,1	2,3	3,8	1,0	0,2
% Turks	1,9	1,2	1,3	2,6	0,3
% Surinaams	1,7	0,9	1,2	0,2	0,8
% Antilliaan	1,2	0,7	0,9	0,6	0,5
% westers	5,3	4,9	5,3	4,0	4,5
% overig	11,6	13,8	8,7	9,5	25,1

### 3.3 Huishoudens

De onderstaande tabel geeft inzicht in de samenstelling van de huishoudens in Leiden en het plangebied. In de gemeente Leiden wonen relatief veel alleenwonenden. Dit is te verklaren door het grote aantal, dat in de gemeente zijn gevestigd. Vooral in de binnenstad is het aantal eenpersoonshuishoudens groot. Meerburg kent eveneens een opvallend hoog percentage alleenwonenden. Het hoge aandeel ouderen bepaalt in grote mate dit hoge percentage. In Roomburg en op het Waardeiland wonen relatief veel gezinnen met kinderen.

Tabel 5 Samenstelling huishoudens in percentages per 1 januari 2005

	<b>Leiden</b>	<b>Leiden Oost</b>	<b>Meerburg</b>	<b>Roomburg</b>	<b>Waardeiland</b>
% met kinderen	31,1	33,4	23,1	49,0	45,3
% eenoudergezin en inwonende	6,5	5,9	6,5	4,7	5,3
% eenoudergezin	6,4	6,6	9,1	4,2	3,1
% zonder kinderen	14,1	20,3	15,8	20,2	28,5
% alleenwonend	15,3	15,0	21,4	8,3	6,3
% 2 alleenstaanden	9,2	8,8	11,6	8,3	4,0
% 3 t/m 10 alleenstaanden	6,4	1,8	2,7	0,8	0,8
Overig	11,1	8,2	9,9	4,5	6,6

### 3.4 Inkomen

De onderstaande tabel geeft inzicht in het gemiddeld besteedbaar inkomen (netto per jaar) per hoofd van de bevolking in Nederland, Leiden en de buurten in het plangebied. Uit de tabel is op te maken dat het gemiddeld besteedbaar inkomen in Meerburg en Roomburg redelijk dicht bij het landelijk en Leidse gemiddelde ligt. Opvallend is het erg hoge gemiddeld besteedbaar inkomen op het Waardeiland. Dit gemiddelde ligt ver boven het landelijk en Leidse gemiddelde.

Tabel 6 GBI (gemiddeld besteedbaar inkomen) in 2000

	<b>Nederland</b>	<b>Leiden</b>	<b>Meerburg</b>	<b>Roomburg</b>	<b>Waardeiland</b>
Huishoudinkomen	€ 25.900	€ 24.700	€ 22.500	€ 26.600	€ 43.000



## 4. RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK EN STRUCTUUR

### 4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een beeld van de ruimtelijke karakteristiek en structuur van het plangebied. Op basis van een ruimtelijke analyse en beschrijvingen uit de 'Nota welstandstoets Leiden'<sup>7</sup> is de bestaande situatie in het plangebied beschreven. In dit hoofdstuk komen de aspecten aan de orde die bepalend zijn voor de ruimtelijke karakteristiek van het plangebied. Het gaat hierbij om de te onderscheiden deelgebieden, water en groenstructuur, verkeer en infrastructuur en tenslotte cultuurhistorie en archeologie.

### 4.2 Oriëntatie, herkenning en identiteit

Een heldere en samenhangende opbouw van een wijk draagt er toe bij dat men zich goed kan oriënteren en zich een ruimtelijke voorstelling van de wijk kan maken. Deze opbouw kan worden omschreven in een structuurbeeld. Dit kan worden gedefinieerd als het geheel van te onderscheiden delen en elementen waartussen een waarneembare samenhang bestaat. Aan een duidelijke ruimtelijke structuur dragen bij: ruimtelijke dragers, deelgebieden, accenten en oriëntatiepunten.

#### Ruimtelijke dragers

Leiden Oost kent een heldere ruimtelijke hoofdstructuur. Het plangebied is grotendeels door water begrensd en wordt doorsneden door de Hoge Rijndijk. De belangrijkste dragers van de huidige structuur zijn de Oude Rijn, de Nieuwe Rijn en het Rijn-Schiekanaal. Deze waterwegen vormen de begrenzing van het plangebied en bepalen grotendeels de ruimtelijke structuur. Doordat de waterwegen de begrenzing vormen, heeft het plangebied een min of meer geïsoleerde ligging ten opzichte van de andere stadsdelen van Leiden. Het plangebied wordt door middel van bruggen verbonden met de overige stadsdelen van Leiden.

De Hoge Rijndijk vormt een andere belangrijke ruimtelijke drager van het plangebied. Deze van oorsprong historische weg vormt een belangrijke vervoersader tussen de Leidse binnenstad en de oostelijk gelegen regio (o.a. Zoeterwoude, Hazerswoude-Rijndijk en Alphen aan den Rijn). Het plangebied is overwegend een woongebied met een kleinschalige menging van functies in het bebouwingslint van de Hoge Rijndijk. Waardeiland is in alle opzichten een eiland waar wonen de hoofdfunctie is.

---

<sup>7</sup> Gemeente Leiden (2004), *Nota welstandstoets Leiden*. Stadsdrukkerij Gemeente Leiden: Leiden.



Portiekwoningen in Meerburg



Appartementencomplex op Waardeiland



Het bebouwingslint de Hoge Rijndijk



Woningen in Meerburg aan het Rijn-Schiekanaal



Achterzijde Hoge Rijndijk aan de Oude Rijn



### **Deelgebieden**

In Leiden Oost zijn enkele gebieden te onderscheiden die zich ruimtelijk als afzonderlijke zone kenmerken. Door de omvang van de zones en de eenheid binnen een dergelijke zone zijn deze entiteiten bepalend voor de structuur en karakteristiek van het plangebied. In het plangebied zijn de buurten Meerburg, Waardeiland en het bebouwingslint de Hoge Rijndijk te onderscheiden. Deze deelgebieden vormen een dicht bebouwde en grotendeels aaneengesloten zone.

Meerburg is een naoorlogse woonbuurt met enkele kleinschalige wijkvoorzieningen als een supermarkt, bakker en slager. In deze buurt is tevens een gezondheidscentrum gevestigd en een kinderdagverblijf.

Waardeiland heeft een vrij introvert karakter en is ontsloten door middel van twee bruggen over de Nieuwe Rijn. Het eiland heeft een groene uitstraling en is voorzien van diverse waterpartijen. Ook heeft Waardeiland een kleinschalige jachthaven die voornamelijk gebruikt wordt door de bewoners van het eiland.

De Hoge Rijndijk is een oude invalsweg naar het centrum van Leiden waar sprake is van een menging van functies. In het bebouwingslint is wonen de voornaamste functie waar ook enkele dienstverlenende functies voorkomen en enkele bedrijven. Het zuidelijk deel van de Hoge Rijndijk kenmerkt zich door monumentale panden, kantoren en bedrijven. Achter het bebouwingslint ligt aan de zijde van de Nieuwe Rijn en Oude Rijn het Utrechtse Jaagpad. Hier bevinden zich enkele bedrijven, maar ook hier overheerst de woonfunctie.

### **Accenten en oriëntatiepunten**

Binnen de structuur van Leiden Oost bevinden zich diverse hoogteaccenten, die alle aan, of in de directe nabijheid van de Hoge Rijndijk zijn gesitueerd. Naast hoogteaccenten heeft het plangebied een aantal gebouwen die in omvang, situering of vormgeving onderscheidend zijn en zodoende oriëntatiepunten vormen. Het plangebied kent nauwelijks nog onbebouwde ruimtes, die een onderbreking vormen van de bebouwingsstructuur.

Een sterk beeldbepalend element in het plangebied is het gebouw van Het Kaasmerk aan de Roomburgerweg 3. De fabriek ligt langs het Rijn-Schiekanaal en is samengesteld uit blokvormige delen. De bouwblokken bestaan veelal uit één bouwlaag en worden extra benadrukt door het platte dak. Zorgcentrum Roomburgh ligt eveneens aan het Rijn-Schiekanaal en is met een hoogte van acht bouwlagen een markant gebouw in het plangebied. Aan de kruising van de Hoge Rijndijk en Persant Snoepweg zijn twee gebouwen (kantoren en woningen) gesitueerd die door hun hoogte opvallen in de omgeving.

### 4.3 Ruimtelijke structuur deelgebieden

Het plangebied maakt onderdeel uit van de oostrand van de gemeente Leiden. Het oostelijk deel van Leiden wordt begrensd door het Rijn-Schiekanaal, de Oude Rijn, de rijksweg A4 en de spoorlijn 'Leiden - Alphen aan den Rijn - Utrecht'. Naast het plangebied maken ook het bedrijventerrein Roomburg, park De Bult, de nieuwbouwwijk Roomburg en park Matilo deel uit van dit oostelijk gelegen gebied. Opvallend is dat dit gebied begrensd wordt door infrastructurele lijnen en hierdoor een geïsoleerde ligging heeft in de gemeente.

Het plangebied wordt begrensd door De Oude Rijn, het Rijn-Schiekanaal, de nieuwbouwwijk Roomburg en de rijksweg A4. Het gebied wordt grotendeels omsloten door waterwegen. In het plangebied zijn drie samenhangend gebieden te onderscheiden: het bebouwingslint Hoge Rijndijk, de woonbuurt Meerburg/ Rivierenwijk en het wooneiland Waardeiland. De ruimtelijke structuur van het gebied is sterk opgehangen aan de aanwezige infrastructuur. De belangrijkste drager in het plangebied is de Hoge Rijndijk. Het Rijn-Schiekanaal, de Oude Rijn en de Nieuwe Rijn vormen de overige belangrijke dragers van het plangebied.

Ten zuiden van het plangebied wordt de nieuwbouwwijk Roomburg gerealiseerd, gelegen tussen Meerburg en de rijksweg A4. Roomburg is de laatste grote uitbreidingslocatie van Leiden, waar de komende jaren circa 1.000 woningen worden gebouwd. In Roomburg liggen de resten van de Romeinse vestiging Matilo en de fundamenten van een middeleeuws klooster. Deze cultuurhistorische waarden worden opgenomen in een nieuw archeologiepark nabij de Castellumweg en Besjeslaan.

#### **Hoge Rijndijk**

Het bebouwingslint Hoge Rijndijk is één van de belangrijkste invalswegen van Leiden. Het historisch lint bestaat uit veelal oudere bebouwing aan weerszijden van de weg. Langs de Hoge Rijndijk bevinden zich vrijstaande woningen, geschakelde woningen en enkele monumentale panden uit de 18<sup>e</sup> en de 19<sup>e</sup> eeuw die als landhuizen langs de Rijn zijn gebouwd. De bebouwing is compact en heeft op sommige plaatsen een halfopen tot gesloten structuur. Tussen de Hoge Rijndijk en de Nieuwe Rijn en Oude Rijn bevinden zich enkele bedrijfsgebouwen, veelal met de achterkanten naar het water gekeerd. Het lint kent een organisch gegroeide structuur die het verloop van de Oude Rijn en Nieuwe Rijn volgt. De Hoge Rijndijk kan in twee delen opgesplitst worden, een noordelijk en zuidelijk deel.

#### *Noordelijk gedeelte*

De entree van het noordelijk gelegen deel van de Hoge Rijndijk wordt duidelijk gemarkeerd door de watertoren langs het Rijn-Schiekanaal. Het noordelijke deel eindigt bij de Leiderdorpse brug met een aantal wat hogere gebouwen in een vrij open ruimte. Het gebied kenmerkt zich door lintbebouwing aan weerszijden van de dijk. Aan de zijde van

het Utrechts Jaagpad staat ook bebouwing, waardoor het lint zich verdubbelt. De bebouwing langs het Utrechts Jaagpad is over het algemeen iets kleinschaliger en lager dan de bebouwing langs de Hoge Rijndijk. De meeste kavels bevatten een woning met een tuin, waarbij enkele grotere kavels worden ingenomen door bedrijven. De woningen zijn veelal los, als individuele woningen in een rij als een ensemble gebouwd. De hoogte verschilt onderling van één tot drie bouwlagen met kap, met een in geringe mate verspringende rooilijn.

De privé-binnenterreinen van de woningen zijn voorzien van tuinen. In de tuinen staan met name in het noordelijk deel erg veel aan- en bijgebouwen, waardoor het binnengebied dreigt dicht te groeien. De kavels van de bedrijven zijn vaak geheel volgebouwd of verhard, waardoor ze een onderbreking van de open binnenterreinen vormen.

De oude Roomburger Wetering kruist de Hoge Rijndijk. Dit is zichtbaar in de rooilijn aan de zijde van de dijk en aan de onbebouwde kavels aan de zijde van het Jaagpad. Het noordelijk deel van de Hoge Rijndijk wordt doorkruist door de doorbraak ter hoogte van de Leiderdorpse brug. Rondom dit kruispunt staan enkele wat grotere solitaire gebouwen. Deze gebouwen sluiten op geen enkele wijze aan op de lintbebouwing en staan als losse elementen in de open ruimte. Hierdoor is de ruimte ter plaatse van het kruispunt open van karakter.

#### *Zuidelijk gedeelte*

Het zuidelijk deel van de Hoge Rijndijk heeft in zeker opzicht dezelfde karakteristieken als het noordelijk deel, maar wijkt op sommige punten af. De bebouwing is hier lossere en opener van karakter. Ook hier is sprake van een dubbellint, maar doordat het Jaagpad langs de oever van de Oude Rijn aan de Leiderdorpse zijde ligt, zijn de oevers hier privaat terrein. De kavels strekken zich uit van het water tot aan de Hoge Rijndijk. Aan de waterzijde staan veelal grotere huizen of buitenhuizen. Aan de zijde van de dijk staan 'poortgebouwen' en 'entreegebouwen'. Tussen deze twee 'linten' in liggen grote, open tuinen. De schaal van de bebouwing aan de dijk is kleiner dan aan de zijde van het water. Tussen deze kavels met woningen in liggen enkele bedrijven. Ook hier is de kavel veelal volgebouwd of geheel verhard.

Het zuidelijk deel van de Hoge Rijndijk loopt tot aan de rijksweg A4. De realisatie van een tunnel voor de A4 zal betekenen dat het lint weer doorloopt naar Zoeterwoude. De kop van het lint aan de zijde van de Willem van der Madeweg en de rijksweg vraagt om een accentuering.

Ter plaatse van het kruispunt bij de Leiderdorpse brug komen dezelfde aspecten als in het noordelijke deel terug. Tevens ligt de kop van Meerburg in de zichtlijn vanaf de dijk. Ten zuiden van de Bruggestraat is een kavel ingevuld met een van de ruimtelijke structuur afwijkende bebouwingsvorm. De Bruggestraat zelf vormt een uitzondering doordat hier de bebouwing dwars op het lint staat. Hierdoor wordt echter wel de oude loop van het Utrechtse Jaagpad geaccentueerd. Park die Leythe is een parkachtig ensemble met

(half-)vrijstaande huizen dat zich onderscheidt van de lintbebouwing. Het vormt een geheel 'eigen plek' achter de dijk. De Besjeslaan heeft een landelijk en informeel karakter. Deze vormt de toegang tot het achterliggende gebied en in de nabije toekomst het Park Matilo en de woonwijk Roomburg. Vanaf de Hoge Rijndijk is de Besjeslaan nauwelijks te ervaren, terwijl het vanouds een toegangsweg is naar het achterland.

### **Meerburg/ Rivierenwijk**

De woonwijk Meerburg/ Rivierenwijk ligt achter het lint van de Hoge Rijndijk. Een deel hiervan is na de oorlog projectmatig in seriebouw gerealiseerd. In de wijk bevinden zich voornamelijk aaneengesloten woningen en gestapelde woningen (portiek- en galerijflats). Meerburg kent een geheel eigen samenhangende bebouwingsstructuur en heeft enkele voorzieningen op wijkniveau. De wijk is functioneel opgebouwd met op de zon georiënteerde bebouwing en openbare groene ruimten.

De ontwikkeling van Meerburg is begonnen met perceelsgewijze, individuele, natuurlijk gegroeide bebouwing langs de Hoge Rijndijk. Vervolgens werd er met het 'Uitbreidingsplan 1933' een woonwijk aangelegd met hoofdzakelijk laagbouwoningen. Tenslotte is de wijk afgerond met bebouwing op een grotere schaal aan de zuidzijde in de vorm van drie carrés. Deze heeft weinig relatie met de overige bebouwing in Meerburg.

De drie carrés (portiek- en galerijflats) in het zuiden van de wijk liggen enigszins afgesloten van de wijk en omgeving. Door hun solitaire karakter en door de in de situatie gedrongen positie komen de gebouwen rondom het wijkwinkelcentrum 'verdwaald' over. Dit geldt ook voor de eengezinswoningen aan de zuidzijde van de wijk. Het wijkwinkelcentrum is kleinschalig van opzet en maakt een enigszins verloren indruk met enkele leegstaande panden. Revitalisering van het wijkwinkelcentrum in samenhang met de omliggende voorzieningen kan de wijk een nieuwe impuls geven. De bebouwing langs het Rijn-Schiekanaal oogt op sommige plaatsen 'onrustig' doordat de bebouwing sterk verschillend is qua schaal en functie. In het oog springend is het hoge gebouw van Zorgcentrum Roomburgh aan het Rijn-Schiekanaal.

### **Waardeiland**

Tussen de Oude Rijn, Nieuwe Rijn en het Rijn-Schiekanaal ligt het Waardeiland. Het eiland bestaat naast een kleinschalige jachthaven uit woningen in de vooral duurdere vrije sector. De woningen zijn in de jaren zeventig en tachtig gerealiseerd en bestaan voornamelijk uit geschakelde woningen, een appartementencomplex en enkele gestapelde woningen. Het eiland is een landschappelijk vormgegeven gebied met een slingerend stratenpatroon en beperkte doorzichten.

Karakteristiek voor het eiland is dat deze van de omgeving is afgekeerd. De stedenbouwkundige enclave heeft zodoende een introvert karakter, waarbij de achtertuinen grenzen aan de omliggende waterwegen. Het eiland heeft van buitenaf een groen karakter vanwege de ligging van tuinen aan het water. Door de compacte bebouwing komen er nau-

welijks doorzichten voor. In het middengebied zijn enkele groenvoorzieningen te vinden die bijdragen aan het groene karakter van het eiland.

Waardeiland is in twee fasen gerealiseerd. In de eerste fase in de jaren zeventig is de buitenste ring van het eiland ontwikkeld omdat de grond in het centrale deel van het eiland sterk vervuild was. De binnenste ring is vervolgens na sanering van de vervuilde bodem in de jaren tachtig gerealiseerd. Het eiland is uniek wat betreft schaal en de mate waarin het behouden is gebleven. Er zijn nagenoeg geen op- of aanbouwen te vinden. Het is een rustige, op het water georiënteerde woonwijk. De architectuur is eenduidig, waarbij enig verschil is waar te nemen tussen de binnen- en buitenring. Op het eiland is een in het oog springend appartementencomplex te vinden nabij de entree en een kleinschalige jachthaven. De twee toegangen naar het Waardeiland liggen weggestopt tussen de lintbebouwing van de Hoge Rijndijk. Er is geen sprake van een duidelijke entree en de toegangswegen zijn niet representatief voor de karakteristiek van het eiland.

Het is de bedoeling de bestaande situatie die sinds de totstandkoming van de wijk nauwelijks is aangepast of gewijzigd zo goed mogelijk weer te geven. Tevens moet voorkomen worden dat door het trekken van lijnen of het inschrijven van maximale maten groeimogelijkheden worden geboden die afbreuk kunnen doen aan het homogene beeld dat de wijk biedt. Vanwege de vaak complexe architectuur is het – bestemmingsplantechnisch – niet goed mogelijk de gecompliceerde opbouw op een heldere wijze weer te geven. Daarom wordt ervoor gekozen om in het ontwerp bestemmingplan in ieder bouwblok de letter “b” in te schrijven die verklaard wordt als “bestaand”. Dat wil zeggen dat de goot- en totale hoogte van de woningen niet mogen worden veranderd ten opzicht van de bestaande situatie op het tijdstip van in ontwerp ter inzage leggen van het bestemmingsplan.

Teneinde toch enige flexibiliteit voor de toekomst te bieden is een vrijstellingsbepaling aan de voorschriften toegevoegd op grond waarvan kleinere aanpassingen mogelijk zijn. Die vrijstelling kan individueel worden verleend. Met behulp van deze vrijstelling kan op iedere aangebouwde garage een woonlaag worden gerealiseerd. Tevens is een wijzigingsbevoegdheid aan de bepalingen toegevoegd met behulp waarvan verdergaande veranderingen mogelijk gemaakt kunnen worden. Voorwaarde is dat het totaalconcept van de wijk of de desbetreffende buurt niet wordt aangetast. Er kunnen aldus opbouwen e.d. worden gerealiseerd op de woningen zelf. De maximale vergroting van de bouwhoogten is op maximaal 3 m gesteld. (één bouwlaag extra ten opzicht van bestaand). Er wordt naar gestreefd aan een eventueel wijzigingsplan, dat een verder gaande aanpassing kan inhouden dan een vrijstelling, op collectieve grondslag medewerking te geven. Met andere woorden: één enkel initiatief van een bewoner kan een aantasting vormen van het homogene stedenbouwkundige beeld. Als gewaarborgd is dat een architectonisch en stedenbouwkundig verantwoorde toevoeging door meerdere bewoners zal worden gerealiseerd kan eerder medewerking worden overwogen. Alvorens daartoe over te gaan wordt gelet op het omgevingseffect voor wat betreft de privacy van omwonenden, de bezonning, het uitzicht e.d. Een geïngede vermindering zal niet altijd te voorkomen zijn. Deze vermindering mag niet a-proportioneel zijn ten opzichte van de voordelen voor de huizen die bij de uitbreiding gebaat zijn.

## **Conclusie**

Het plangebied ligt in het oosten van de gemeente Leiden. De aanwezige infrastructuur is bepalend geweest voor de ruimtelijke structuur van het gebied. Het plangebied bestaat uit het historische bebouwingslint de Hoge Rijndijk, de naorlogse wijk Meerburg en het

Waardeiland. Meerburg en Waardeiland liggen min of meer verscholen achter de Hoge Rijndijk.

#### **4.4 Water-, groen- en ecologische structuur**

##### **Algemeen.**

Water en groen geven samen vorm aan de ruimtelijke structuur van de stad Leiden. De groene bolwerken langs de singelrand, de historische grachten met z'n bomerijen en de Oude Rijn met afwisselend harde en zachte oevers. De historie van de stad is dan ook letterlijk met water en groen verbonden. Leiden is de meest compacte stad van Nederland en moet het dus niet van zijn hoeveelheid water en groen hebben. Toch is Leiden geen versteende stad, de singels en grachten zijn alomtegenwoordig, veel planten en dieren vinden uitstekend hun weg in de stad en de kleine stadsparken hebben een grote uitstraling. Daarnaast heeft Leiden geluk met een schitterende omgeving: de Zuid-Hollandse plassen, het Groene Hart, de landgoederen, duinen en de zee: allemaal toegankelijk voor de wandelaar, fietser of via het water.

##### **Waterstructuur**

Leiden bestaat uit een netwerk met doorgaande waterstructuren en verbindingen met de regio. Deze structuren hebben veelal de ruimtelijke structuur van de stad bepaald. De verschillende waterstructuren zijn opgebouwd uit verschillende elementen: rivieren, stadsgrachten, singels, vaarten, kanalen en waterwegen.

Water vormt ook een belangrijk onderdeel van onderhavig plangebied. Het plangebied wordt voor een groot deel omringd door water, namelijk het Rijn-Schiekanaal en de rivieren de Nieuwe Rijn en de Oude Rijn. Deze watergangen maken onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur van Leiden en hebben een historische betekenis. De sterke begrenzingen van het water hebben als gevolg dat het plangebied een min of meer geïsoleerde ligging heeft in het oostelijk deel van de gemeente.



Structuur openbaar groen en water<sup>8</sup>.



Structuur openbaar privé-groen en water.

Binnen het plangebied is de waterstructuur vooral sterk aanwezig op het Waardeiland en in mindere mate in Meerburg. Waardeiland is feitelijk op het water georiënteerd. Het eiland is door water omgeven en het wordt via verschillende watergangen naar binnen gebracht. De ligging van woningen aan het water zorgt voor een aantrekkelijke woonbuurt. Het eiland beschikt over een eigen jachthaven in de zuidwestelijke hoek. Op het eiland bevinden zich diverse kleine aanlegsteigers.

De waterwegen liggen veelal ingeklemd tussen bebouwing. Alleen daar waar water en wegen elkaar kruisen zijn visuele relaties zichtbaar. De bebouwing van het Waardeiland en het zuidelijk deel van de Hoge Rijndijk is veelal met private achterkanten naar het water gericht. Dit zorgt op sommige plaatsen langs de Hoge Rijndijk voor rommelige oevers en veel zelf gebouwde aanlegplaatsen.

In het plangebied is 4,3 procent oppervlaktewater, waarbij de waterwegen Oude Rijn, Nieuwe Rijn en het Rijn-Schiekanaal niet zijn meegerekend. Al dit water is boezemwater behalve de volgende polderwatergangen:

- a. een drietal watergangen ten noorden van de Besjeslaan;
- b. de watergang circa 70 meter ten zuiden daarvan.

Ad a.

<sup>8</sup> Gemeente Leiden, afdeling Stedebouw.

Ter plaatse van de Lekweg zijn drie polderwatergangen. In de meest westelijke watergang staat een combigemaal dat het teveel aan oppervlaktewater in de sloot wegpompt naar het riool Castellumweg via een persleiding. Deze watergang is met elk van de twee oostelijke watergangen verbonden middels een duiker. Het peilbeleid vindt plaats middels een overstortmuur in het combigemaal. De hoogte van de muur is N.A.P. – 1.30 meter. De hoogte van de onderkant van de gemaalvoorziening is N.A.P. –3.00 meter. Voor de waterverversing is één van de oostelijke watergangen middels een spoelleiding (inlaat) verbonden met de boezem langs de Besjeslaan.

Daarnaast voert ook de riolering van de Hoge Rijndijk haar vuilwater af via het combigemaal. Door deze 'combiconstructie' is het mogelijk dat er bij veelvuldige regenval vuilwater in het oppervlaktewater terugstroomt hetgeen niet wenselijk is.

Ad b.

Op circa 70 meter ten zuiden van de genoemde drie watergangen is er bij de Besjeslaan nog een polderwatergang (noord-zuid gericht). De waterverversing in deze watergang vindt eveneens plaats middels een spoelleiding (inlaat) vanuit de boezem. Een overstortmuur (deze voorziening ligt op particulierterrein) zorgt ervoor dat bij veelvuldig regenval een teveel aan regenwater eveneens wordt afgevoerd naar het combigemaal.

De boezemwatergangen op het Waardeiland zijn met elkaar verbonden middels duikers met een lengte van maximaal 22 meter. Het boezemwater ter plaatse van de kruising Willem van de Madeweg – Hoge Rijndijk is niet doodlopend – middels een duikersconstructie is dit water verbonden met de boezem van de Oude Rijn. Het oppervlaktewater van de Rijn stroomt normaliter in westelijke richting, richting Katwijk. De stroomrichting van het water van het Rijn-Schiekanaal gaat gewoonlijk in noordelijke richting.

Er zijn verschillende eigenaren van de boezemwatergangen in het plan: de provincie Zuid Holland, de gemeente Leiden en particulieren. De provincie is eigenaar van het Rijn-Schiekanaal.

In hoofdstuk 6, Milieu, wordt water, met name de omgang en het beheer, verder toegelicht.

### **Groenstructuur**

De groenstructuur van het gebied is opgebouwd uit boomstructuren, aangesloten groengebieden en wijk-, cq. buurtgroen. In het plangebied kan een onderscheid worden gemaakt in structureel openbaar groen en structureel privé-groen. Ieder deelgebied kent een geheel eigen groenstructuur. Het lint langs de Hoge Rijndijk en de vroege delen van Meerburg bevatten nauwelijks openbaar groen. Op het Waardeiland zijn het voornamelijk de buitenranden die groen zijn. De latere delen van Meerburg bevatten daarentegen veel openbaar groen. Dit is voornamelijk gelegen rondom en binnen de structuur van de drie carrés.



De privé-groenstructuur is geheel omgekeerd aan de openbare groenstructuur. Langs de Hoge Rijndijk en in de vroege delen van Meerburg zijn voornamelijk groene privé-tuinen te vinden. Het Waardeiland kenmerkt zich ook door veel groene privé-tuinen. De carrés van Meerburg bevatten geen privé-groen.

Een beeldbepalende rol is weggelegd voor de bomen in het plangebied, waarbij bepaalde soorten, zoals de linden langs de singels, de Hoge Rijndijk en de iepen en wilgen langs het Kanaal, het gebied z'n herkenbaarheid meegeven. Het gebied kent verder een aantal monumentale bomen. Deze hebben een aparte juridische status, gezien hun ouderdom, vorm of anderszins, en staan op de gemeentelijke bomenlijst. Deze lijst wordt met regelmaat bijgewerkt.

### **Ecologische structuur**

De water- en groenstructuur heeft in Leiden Oost een aantal ecologische kenmerken. Er zijn grote wateren en kleine sloten, er is privé-groen met een landgoedkarakter en er is privé- en openbaar groen met een 'tuinstad' karakter. Ook is er de typische stadsnatuur te vinden in de dichter bebouwde delen van Leiden Oost.

In het plangebied vormen duikers de verbinding tussen watergangen. Deze zijn niet lang zodat in ecologisch opzicht hun invloed beperkt is en de migratie van flora en fauna daardoor niet in de weg wordt gestaan.

In het *Stadsnatuurmeetnet* worden de resultaten weergegeven van de tweejaarlijkse monitoring van de stadsnatuur. Monitoring van de stadsnatuur heeft als doel het vaststellen van de natuurwaarden binnen de gemeente Leiden en het constateren van de veranderingen hierin.

De metingen voor het Stadsnatuurmeetnet Leiden hebben ook voor Leiden Oost veel gegevens opgeleverd. In het water zijn de snoek en de snoekbaars te vinden en ook futen en meerkoeten zijn de laatste jaren uitbundig aanwezig, net als ganzen en eenden, soms in zulke grote aantallen dat ze door bewoners als een probleem worden ervaren. De kleinere sloten in het gebied zijn niet zo rijk aan flora en fauna als zou kunnen. Zo zijn er bijvoorbeeld weinig amfibieën in dit stadsdeel. Oorzaken hiervoor kunnen liggen in de hoge predatiedruk door bijvoorbeeld reiger en snoek, maar ook door de overwegend harde oevers in het gebied.

De stedelijke natuur van daken, muren en tuinen, met de daarbij horende typische diersoorten als de dwergvleermuis en de gierzwaluw, is ook in Leiden Oost veel aanwezig. Verder zijn er de grotere tuinen met een landgoedachtig karakter en monumentale bomen. Deze tuinen zorgen er samen met het openbaar groen voor dat vlinders, kleine zoogdieren zoals de egel en zangvogels als de merel, de roodborst en verscheidene mezensoorten een leefgebied hebben gevonden in de stad.

### **Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat water een belangrijk onderdeel is van het plangebied. Het Rijn-Schiekanaal en de rivieren de Nieuwe Rijn en de Oude Rijn zijn belangrijke watergangen. Deze maken onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur van Leiden en

hebben een historische betekenis. De groenstructuur in het plangebied bestaat uit structureel openbaar groen en structureel privé-groen. Het uitgangspunt voor de bestaande water en groenstructuur is behoud en waar mogelijk versterken van de structuur. Met name de randen van het plangebied dienen versterkt te worden zodat de kwaliteiten van het water optimaal benut worden.

## **4.5 Verkeer en infrastructuur**

De belangrijkste stedelijke verbindingen in Leiden bestaan uit: radialen en tangenten (gebiedsontsluitingswegen), spoorlijnen, vaarwegen en rijkswegen. In het plangebied vormt de Hoge Rijndijk een radiale weg gericht op de binnenstad van Leiden. De Oude Rijn en het Rijn-Schiekanaal zijn twee belangrijke vaarwegen in het gebied.

### **Gebiedsontsluitingswegen**

De ruimtelijke structuur van het plangebied wordt in belangrijke mate bepaald door de verkeersader Hoge Rijndijk. Deze regionale verbindingsweg doorsnijdt het plangebied en loopt parallel aan de Oude Rijn en de Nieuwe Rijn. De Hoge Rijndijk is een belangrijke ontsluitingsweg voor de buurten Meerburg en Waardeiland en vormt ook een belangrijke schakel tussen het centrum van Leiden en de zuidoostelijk gelegen regio. Ook vormt de Hoge Rijndijk een belangrijke verbinding met de rijksweg A4 via de Willem van der Madeweg en de buurgemeente Leiderdorp via de Persant Snoepweg.

De Hoge Rijndijk is een gebiedsontsluitingsweg met (aan de zuidzijde) een tweerichting-fietspad, parkeren buiten de rijbaan en met aan weerszijden (ook buiten de rijbaan) bushaltes. Bromfietzers maken nu nog gebruik van het fietspad, maar zullen in de toekomst naar de rijbaan verwezen worden. De Hoge Rijndijk is gecategoriseerd als een 50 km/uur gebiedsontsluitingsweg.

### **Wijkontsluitingsweg**

Op gebiedsniveau is een duidelijke structuur van buurtontsluitingen te herkennen. Het Waardeiland wordt ontsloten via de Laan der Verenigde Naties, Oxfordlaan, Aletta Jacobslaan en Domela Nieuwenhuislaan. Kenmerkend voor de structuur op het Waardeiland is het stelsel van doodlopende ontsluitingswegen. De buurtontsluiting in Meerburg gebeurt via de Meerburgkade en Lekstraat. Deze straten sluiten direct aan op de Hoge Rijndijk. Met uitzondering van de Hoge Rijndijk worden alle wegen in het plangebied als (30km) erftoegangswegen gecategoriseerd.

### **Vaarwegen**

De Leidse regio ligt in een waterrijke omgeving met diverse waterwegen en plassen. De waterwegen worden niet alleen voor goederenvervoer gebruikt, maar ook voor de pleziervaart. De Oude Rijn en het Rijn-Schiekanaal maken onderdeel uit van het provinciale vaarwegennetwerk met een primaire goederenvervoerfunctie. Beide waterwegen zijn dan

ook aangemerkt als regionale goederenvervoervaarwegen. De waterwegen maken tevens onderdeel uit van het recreatief vaarwegennet van de provincie. De provincie wil een gedifferentieerd vaarwegennet ontwikkelen waarin een kwaliteitsnet voor goederenvervoer en een vaarwegennet voor recreatie toervaart zijn opgenomen. Gestreefd wordt naar een schone binnenvaart. De provincie streeft naar goede vaarwegverbindingen voor het goederenvervoer om daarmee het goederenvervoer over water te stimuleren. De provincie wil daarnaast het net van bevaarbare wateren behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet.

### **Openbaar vervoer**

Het optimaal functioneren van het stads- en streekvervoer bepaalt in grote mate de bereikbaarheid van een gebied. Er zijn drie niveaus van openbaar vervoer te onderscheiden: nationaal-, regionaal- en lokaal schaalniveau. De trein en de grote buslijnen vormen veelal de ruggengraat van het openbaar vervoerstelsel.

Het NS-spoorwegennet is het belangrijkste stelsel van openbaar vervoer op nationaal niveau. Het station Leiden Centraal heeft een belangrijke vervoersfunctie met goede spoorverbindingen met de regio en steden als Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Haarlem en Amsterdam/ Schiphol. Leiden Centraal ligt op een relatief korte afstand van het plangebied en is vanuit het plangebied goed te bereiken met zowel de auto, fiets als de bus. Dit geldt ook voor het station Leiden Lammenschans.

Op regionaal- en lokaal niveau wordt het plangebied goed ontsloten door interlokale en regionale buslijnen. Aan de Hoge Rijndijk bevinden zich haltes waar diverse buslijnen stoppen. Deze vormen veelal de verbinding tussen station Leiden Centraal en de zuidoostelijk gelegen regio (o.a. Alphen a/d Rijn, Zoeterwoude-Rijndijk, Leiderdorp, Hazerswoude-Dorp en Gouda). Meerburg wordt ontsloten door één buslijn met een halteplaats aan de Wierickestraat voor het Zorgcentrum Roomburgh. De bus door Meerburg heeft de halte aan de Meerburgerkade. Het Waardeiland wordt niet direct ontsloten door busverbindingen. Dit komt omdat de wegenstructuur van het eiland zich hiervoor niet leent. Bewoners van het eiland dienen gebruik te maken van de haltes aan de Hoge Rijndijk.

### **Parkeren**

Met betrekking tot parkeren zijn er voor het plangebied geen recente gegevens beschikbaar. De laatste telling dateert van 1 november 2000. Uit deze gegevens valt te concluderen dat er in het plangebied nauwelijks tekorten zijn. Dit betekent niet dat er geen extra vraag naar parkeerplaatsen is. Met name bij nieuwe ontwikkelingen dienen er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. De gemeente zal er op moeten toezien dat er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein beschikbaar is voor zowel de gebruikers als de bezoekers van het gebouw.

Momenteel is een plan met Leidse parkeernormen in voorbereiding. Zolang er geen parkeernormen zijn vastgesteld, zullen de parkeernormen van het CROW (Centrum voor de

Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstech-  
niek) gebruikt worden als richtlijn om de parkeerbehoefte te bepalen.

#### **Routes voor fietsers en voetgangers**

De gemeente Leiden profileert zich als fietsstad bij uitstek. De regio beschikt over een goed netwerk van fietsverbindingen, waarbij de compactheid van de stad bijdraagt aan een goede bereikbaarheid met de fiets. Fietsers en voetgangers van en naar het Waardeiland maken gebruik van het Utrechtse Jaagpad. Om de Hoge Rijndijk over te steken is er de Matilotunnel ter hoogte van de Leiderdorpsebrug en een onderdoorgang bij de Wilhelminabrug. Het Utrechtse Jaagpad en de Roomburgerweg langs het Rijn-Schiekanaal vormen uitstekende fietsverbindingen.

#### **Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat de Hoge Rijndijk een belangrijke functie voor doorgaand verkeer heeft in het plangebied. De weg is de hoofdontsluitingsweg van het plangebied. Uitgangspunt is dat deze functie gehandhaafd moet blijven. Er dient een goede doorstroming van het verkeer op de Hoge Rijndijk plaats te vinden. Er is een duidelijke fietsstructuur te vinden in het gebied. Dit is met name langs de Nieuwe Rijn, het Rijn-Schiekanaal en de Hoge Rijndijk. De vaarwegen blijven de huidige functie behouden. De recreatieve functie van het water kan worden versterkt.

## **4.6 Cultuurhistorie en archeologie**

De aanwezige cultuurhistorische waarden vormen een belangrijke drager van de identiteit van de woon- en leefomgeving. Het behoud van deze waarden draagt namelijk bij aan versterking van deze kwaliteit. In deze paragraaf zijn aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied en de directe omgeving beschreven.

#### **Archeologische verwachtingskaart**

De doelstelling van het gemeentelijk archeologiebeleid is om de archeologische bronnen zo verantwoord mogelijk te beschermen. De erosie van het bodemarchief is ondanks alle inspanningen in de afgelopen jaren immers nog steeds erg groot. Dit betekent dat bij toekomstige ontwikkelingen verstoring van de diepere ondergrond uit archeologisch oogpunt zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Waar dit niet mogelijk is, zal in de gebieden waar waardevolle, informatieve archeologische resten verloren dreigen te gaan, voorafgaand aan de geplande bodemingreep verantwoord onderzoek dienen plaats te vinden.

Om deze doelstelling te kunnen realiseren is een inventarisatie en evaluatie van de omvang en kwaliteit van het archeologisch bodemarchief verricht. De resultaten van deze inventarisatie, die de gehele gemeente beslaat, zijn vastgelegd in een rapport, voorzien

van een toelichting en kaartbijlagen waaronder de archeologische verwachtingskaart.<sup>9</sup> Het rapport geldt tevens als verantwoording en onderbouwing van de in het bestemmingsplan voorgestelde maatregelen.

Het gebied rondom Leiden kent een rijke bewoningsgeschiedenis. In de prehistorie vestigden zich al mensen in deze regio. De oudste sporen hiervan dateren uit de ijzertijd (500 v.Chr.) De bewoning bestond toen uit verspreid over het gebied liggende boerenederzettingen. In het plangebied zijn geen vindplaatsen bekend uit deze periode, in de directe omgeving echter wel. In de Romeinse tijd kreeg de omgeving van Leiden bovenlokale betekenis. De rivier de Rijn deed in die periode dienst als rijksgrens van het Romeinse Rijk. Langs deze grens, de Limes, werden op geregelde afstanden legerplaatsen opgericht van waaruit de grensverdediging werd georganiseerd. Rondom deze legerkampen ontstonden burgernederzettingen waarvan de bewoners nauwe contacten hadden met de Romeinse legerstroepen. Ook in deze periode bleven verspreid in het landschap boerenederzettingen bestaan. Ten zuidoosten van de huidige stad Leiden werd een legerkamp gebouwd op de plaats waar het Corbulokanaal uitmondde in de Rijn: het castellum Matilo. De overblijfselen van het castellum, de burgernederzetting die eromheen ontstaan is en het Corbulokanaal bevinden zich vlak ten westen van het plangebied. Dit gebied is wettelijk beschermd ingevolge de Monumentenwet. Het is zeer aannemelijk dat in het meest zuidelijke deel van het plangebied, de strook langs de Hoge Rijndijk ten oosten van het monument, archeologische resten in de bodem aanwezig zijn die verband houden met het castellum en de activiteiten die daar plaats vonden. Voor dit deel van het plangebied geldt dan ook een hoge archeologische verwachting.

In de Meerburg-Rivierenbuurt zijn eveneens vindplaatsen bekend uit de Romeinse tijd. Een deel van het tracé van het Corbulokanaal loopt door het plangebied en op de noordelijke oever hiervan was sprake van bewoning. Delen van deze nederzetting(en) zijn in de jaren zestig van de vorige eeuw opgegraven. Het grootste deel, waaronder een deel van de Limesweg en mogelijk een grafveld is echter ongezien verdwenen onder de nieuwbouw in de Meerburg-Rivierenbuurt. Om deze reden zijn de nog beschikbare groenstroken in het plangebied die vermoedelijk een rijk en onverstoord bodemarchief bevatten aangeduid als gebieden van (hoge) archeologische waarde.

Na de Romeinse tijd bleven het castellumterrein en de omgeving bewoond. Vondsten uit de vroege middeleeuwen zijn gedaan op het archeologisch monument, in de Meerburg-Rivierenbuurt en op het Waardeiland. Tot slot is bekend dat in het plangebied het laatmiddeleeuwse kasteel Rodenburg aanwezig was alsmede een schans uit de tachtigjarige oorlog. Alhoewel de Rijksgebouwendienst tot heden geen officiële geologische kaart heeft geproduceerd voor het Leidse grondgebied zijn er wel drie conceptkaarten voorhanden.

---

<sup>9</sup> Hessing, W.A.M., C. Sueur, 2004: *Archeologische waarden en verwachtingen op het grondgebied van Leiden, inventarisatie, kaarten en vertaling naar het ruimtelijk beleid*. Amersfoort (Vestigia-rapport V120).

Geologisch gezien komen in het plangebied drie verschillende eenheden voor:

- Duinkerke 0 afzettingen (1500 – 1000 v.Chr.): in een deel van het gebied werd een flink kleipakket afgezet. Tevens ontstonden in deze periode geul- en kreekafzettingen waarop in de ijzertijd bewoning kon ontstaan. De locatie van deze geulafzettingen is echter niet exact bekend.
- Duinkerke I afzettingen (500-200 v.Chr.); ook in deze periode werd klei afgezet, boven op de Duinkerke 0-afzettingen. In het stroomgebied van de Rijn zijn oeverafzettingen aanwezig waarop in de Romeinse tijd bewoning tot ontwikkeling kon komen.
- Duinkerke III afzettingen (800 – 1200 n.Chr.) bedekken in het gehele plangebied de voorgaande Duinkerke-afzettingen. Tijdens deze transgressiefase kunnen de onderliggende sedimenten geërodeerd zijn. Dat dit niet altijd het geval is geweest, blijkt wel uit het feit dat in delen van Leiden goed geconserveerde vindplaatsen zijn aangetroffen uit de ijzertijd en Romeinse tijd.

Ten aanzien van geomorfologie en bodems zijn voor het plangebied geen gegevens voorhanden.

Tot slot is duidelijk dat delen van de bodem van het plangebied in ernstige mate verstoord zijn. Bij de aanleg van enkele wijken zijn de meeste gebouwen onderheid en in meerdere gevallen onderkelderd. Door deze ingrepen is de bodem in deze delen van het plangebied zeer diep geroerd. Hierdoor zijn eventueel in de bodem aanwezige archeologische resten voorgoed verloren gegaan. Het betreft het gehele Waardeiland en de bebouwde delen van de Meerburg. Slechts een klein deel van de bodem in het plangebied is in het verleden niet verstoord. Het betreft de nog aanwezige in Meerburg en de bebouwde zone langs de Hoge Rijndijk. In deze gebieden kunnen nog archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn.

Op basis van bovengenoemde archeologische vondsten, geologische, geomorfologische en bodemkundige kenmerken zijn delen van het plangebied aangewezen als terrein van archeologische waarde. Voor enkele andere delen van het plangebied geldt een middel-hoge tot hoge archeologische verwachting. In de reeds verstoorde delen van het plangebied zijn geen archeologische waarden meer aanwezig.

### **Monumenten en beeldbepalende panden**

Van cultuurhistorische waarde zijn ook de aanwezige monumenten in het plangebied. In het plangebied komen rijks- en gemeentelijke monumenten voor. In de tabel zijn de aanwezige monumenten in het plangebied weergegeven. Het betreft hier een voorlopige monumentenlijst. De genoemde monumenten zijn geplaatst en geselecteerd, maar dat betekent niet dat dit alle monumentale objecten in het gebied zijn die in aanmerking komen voor de monumentenstatus. In het gebied moet nog onderzocht worden welke objecten hiervoor in aanmerking komen.

Tabel 7 Monumenten in het plangebied

<b>Rijksmonumenten</b>	
Hoge Rijndijk 316 & 318	Huize Buitenzorg
Hoge Rijndijk 320	
Roomburgerweg 13, 14, 16	
<b>Gemeentelijke monumenten</b>	
Bruggestraat 1	
Hoge Rijndijk 256	
Hoge Rijndijk 258	
Hoge Rijndijk 306	
Hoge Rijndijk 312	
Hoge Rijndijk 314	
Roomburgerweg 3a	Fabriek Het Kaasmerk
Utrechtse Jaagpad 139	
Hoge Rijndijk 348	Schoorsteen

De gemeente Leiden heeft onderzocht of er beeldbepalende panden in het plangebied voorkomen.

### **Cultuurhistorische Hoofdstructuur**

Op de kaarten van de Cultuurhistorische Hoofdsstructuur<sup>10</sup> van de provincie Zuid-Holland staan de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in landschap (historische geografie), nederzettingen (historische (steden)bouwkunde) en archeologie.

#### *Landschap*

Het plangebied bestaat landschappelijk uit een tweetal min of meer samenhangende ruimtelijke systemen, een autonoom- en riviersysteem. Het gebied is in hoofdzaak opgebouwd uit een autonoom systeem van wegen, bebouwing en enkele kleinschalige groenvoorzieningen. Het gebied wordt daarnaast omringd door de waterwegen Oude Rijn, Nieuwe Rijn en het Rijn-Schiekanaal. De waterwegen zijn op de kaart gewaardeerd als historisch-landschappelijke lijnen van redelijk hoge waarde.

#### *Nederzettingen*

Historisch-stedenbouwkundig is in het plangebied een tweetal nederzettingvormen te onderscheiden, namelijk de gebieden behorende tot de stedelijke kern van Leiden en een dijklint. In het plangebied behoren de buurten Meerburg en Waardeiland tot de stedelijke

<sup>10</sup> Provincie Zuid-Holland (2002), *Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland; regio Duin- en Bollenstreek*. Provincie Zuid-Holland: Den Haag.

kern van Leiden. Hierbij is het gedeelte van Meerburg dat langs het Rijn-Schiekanaal ligt, ontstaan in de periode tussen 1850 en 1950. Dit is ook de periode van het ontstaan van de vooroorlogse schil rondom de historische binnenstad. De overige delen zijn in hoofdzaak ontstaan na 1950. De Hoge Rijndijk is een zogenaamd dijklint. Deze nederzettingvorm is in de provincie te vinden langs de rivierdijken, in dit geval de Oude Rijn en de Nieuwe Rijn. Het lint is gevormd in de periode tot 1850. De rivierdijken waren, na hun aanleg in de Middeleeuwen, veelal de hoogste en veiligste vestigingsplaatsen. De bebouwingsstructuur van de Hoge Rijndijk kenmerkt zich door een dichte tot half open structuur. Op de kaart is het zuidelijk deel van de Hoge Rijndijk, gelegen tussen de Leiderdorpse brug en de rijksweg A4 aangeduid als lintstructuur van hoge waarde. De structuur van dit deel van het lint is nog intact, waarbij de huidige bebouwing redelijk gaaf is te noemen.

#### *Archeologie*

In het plangebied zijn het Waardeiland en het gebied rond de Hoge Rijndijk aangemerkt als gebied met een zeer grote kans op archeologische sporen. In Meerburg is een redelijk tot grote kans op het vinden van archeologische sporen.



## **5. FUNCTIONELE KARAKTERISTIEK EN STRUCTUUR**

### **5.1 Inleiding**

Dit hoofdstuk beschrijft de functionele hoofdstructuur van het plangebied en omgeving. Er is onderscheid gemaakt in de functies wonen, werken en bedrijven, detailhandel en horeca, maatschappelijke dienstverlening en tenslotte sport, recreatie en speelplekken.

### **5.2 Wonen**

Het plangebied is in hoofdzaak te typeren als een woongebied. Het plangebied telt in totaal circa 1.600 woningen uit verschillende bouwperiodes. De oudste bebouwing is te vinden aan het lint van de Hoge Rijndijk. Na de oorlog is de wijk Meerburg achter het lint verder ontwikkeld en in de jaren tachtig is het huidige

Waardeiland ontwikkeld als woongebied. Langs de Hoge Rijndijk is enige hoogbouw te vinden rond de kruising met de Persant Snoepweg. Deze bestaat uit een kantoorgebouw al dan niet gecombineerd met wonen. In Meerburg is relatief veel hoogbouw te vinden. De hoogbouw bestaat voornamelijk uit een zorgcentrum en gestapelde meergezinswoningen.

De geschiedenis van het plangebied is grotendeels af te lezen aan de aanwezige woningtypen en de stedenbouwkundige opzet van het gebied. De oudste gedeelten van de wijk zijn de woningen aan de Hoge Rijndijk. Aan de Hoge Rijndijk staan veel woningen van rond 1900. In Meerburg zijn de meeste woningen gebouwd tussen 1950 en 1979. Waardeiland is bebouwd in de jaren tachtig van de vorige eeuw.

In het plangebied heeft één woonschip een ligplaats aan het Utrechtse jaagpad tegenover de Aletta Jacobslaan op het Waardeiland (ligplaats nr. 24).

Waardeiland wordt in de Woonvisie van de gemeente Leiden getypeerd als groen woonmilieu met een groene rand. Meerburg en het noordelijk deel van de Hoge Rijndijk zijn getypeerd als moderne woonwijk met hoogbouw. Het zuidelijk deel van de Hoge Rijndijk wordt gekarakteriseerd als moderne woonwijk zonder hoogbouw.

### **5.3 Werken en bedrijven**

Aan de Hoge Rijndijk is een aantal kantoorpanden te vinden voor zakelijke dienstverlening zoals adviesbureaus en advocatenkantoren. Ook bevinden zich hier een paar autobedrijven, garages en spuitereien. Verder is de vestiging van Het Kaasmerk van belang. Aan het Utrechtse Jaagpad bevinden zich ook nog een paar verspreid gelegen bedrijven.



Woonschip aan het Utrechtse Jaagpad.



Winkelstrip aan de IJsselkade.



Zorgcentrum Roomburgh (RK)



Clubhuis van de jachthaven Waardeiland.



Buurthuis Matillo.

## **5.4 Detailhandel, dienstverlening en horeca**

De detailhandel is niet ruim vertegenwoordigd binnen het plangebied. Aan de Hoge Rijndijk is nog een enkele winkel te vinden. Meerburg heeft een aantal winkels op buurniveau gevestigd aan een winkelstrip aan de IJsselkade. Het aanbod aan de winkelstrip is met de vestiging van een kleinschalige supermarkt, bakker, slager en kapper echter enigszins fragmentarisch. Voor andere boodschappen moeten de bewoners naar de Leidse binnenstad of Leiderdorp. Aan de Hoge Rijndijk is nog een klein aantal winkels te vinden in wooninrichting, een rijwielenwinkel en zonweringhandel. In het gebied is één horecagelegenheid aanwezig aan de Hoge Rijndijk, namelijk eetcafé 't Laantje.

## **5.5 Maatschappelijke voorzieningen**

In het plangebied zijn enkele vormen van maatschappelijke voorzieningen aanwezig. Hiermee wordt bedoeld op educatieve, medische, sociale en culturele voorzieningen. Het aanbod aan maatschappelijke voorzieningen in het plangebied is beperkt en heeft in het algemeen een bovenwijks stedelijk karakter. Grote concentraties komen echter niet voor.

De volgende voorzieningen bevinden zich in het plangebied:

- Buurthuis Matilo (Zaanstraat 125)
- Peuterspeelzaal De Knuffel (Zaanstraat 126)
- Kinderdagverblijf De Batavieren (IJsselkade 48)
- Zorgcentrum Roomburgh (Hof van Roomburg 46)

Vanuit Meerburg gaan veel kinderen naar de basisschool in Leiderdorp. De verwachting is dat als in Roomburg de geplande basisschool is gerealiseerd de kinderen uit Meerburg naar deze school zullen gaan. Met de bouw van de school in Roomburg is met deze extra toestroom rekening gehouden.

Er wordt naar gestreefd om 3% van het bebouwde gebied te reserveren voor formele speelruimte.

Aan het Hof van Roomburgh ligt Zorgcentrum Roomburgh (RK). Het zorgcentrum is gesitueerd langs het Rijn-Schiekanaal en beschikt over een uitgebreid zorg- en welzijnspakket. Het zorgcentrum beschikt over aanleunwoningen, een multidisciplinair medisch centrum met apotheek en een cafetaria.

## **5.6 Sport, recreatie en speelplekken**

In het plangebied zijn enkele openbare speelvoorzieningen aanwezig, kleinschalig van opzet en voorzien van enkele speeltoestellen. Deze zijn over het algemeen ingericht voor de doelgroep van twee tot zes jaar. Voor de iets oudere doelgroep is in Meerburg aan de

Maasstraat een verhard (basketbal)veld aanwezig. Tussen de portiekflats aan de Drechtstraat en de Castellumweg staan twee kleine voetbaldoelen opgesteld op een klein grasveld.

Er wordt naar gestreefd om een aantrekkelijke en speelse kinderroutes tussen en bij kinderbestemmingen te creëren.

Waardeiland heeft een eigen jachthaven met bijbehorend clubhuis. Deze haven bevindt zich in de zuidwestelijke hoek en wordt voornamelijk door de bewoners van het eiland zelf gebruikt.

De toeristische- en recreatieve functie van de Oude Rijn, Nieuwe Rijn en Rijn-Schiekanaal wordt nauwelijks benut. De Oude Rijn en het Rijn-Schiekanaal zijn recreatieve vaarroutes, maar worden niet of nauwelijks benut vanaf de oevers in het plangebied.

### **Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat het plangebied in hoofdzaak is te typeren als een woongebied. Waardeiland en Meerburg zijn in alle opzichten woonwijken terwijl bij het bebouwingslint van de Hoge Rijndijk gemengde functies voorkomen. Naast wonen bevinden zich ook enkele bedrijfsfuncties in het bebouwingslint. In Meerburg bevindt zich een kleinschalige winkelstrip.

## **5.7 Groen en water**

De kwaliteit van het woon- en werkmilieu wordt verhoogd door de aanwezigheid van groen en water in de stad. Groen en water vervullen belangrijke functies voor de stadsbewoners en dragen bij aan een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.

De functies van groen en water in de stad vallen uiteen in drie categorieën. Het betreft de sociale functies, de economische functies en de fysieke ofwel regulerende functies.

- Sociale functies: een groene en gevarieerde omgeving bevordert het welzijn en de gezondheid van bewoners. Groen en water in de stad dienen als ontmoetingsplek en rustpunt en maken de omgeving (wijk, stad) fysiek aantrekkelijk.
- Economische functie: de aanwezigheid van groen en water in de stad verbetert de leefomgeving en heeft vaak een positieve invloed op het vestigingsklimaat van bedrijven.
- Fysieke ofwel regulerende functies: ecologisch gezond water houdt zichzelf zuiver; een robuuste en gevarieerde groenstructuur reinigt lucht en vangt stof. Een groene omgeving is daarnaast van belang voor de afvoer van water.

### **Ecologische rol groen en water**

Groen en water hebben naast de bovenstaande functies in de stad een ecologische rol: ze vormen de leefomgeving van flora en fauna.

Er wordt naar gestreefd om de Leidse ecologische structuur (LES), zoals die in 1998 in het Ecologisch Beleidsplan Leiden (EBL) is vastgesteld, verder te verfijnen. Deze structuur valt in Leiden Oost uiteen in een aantal onderdelen. Het is van belang om bij nieuwe projecten zoveel mogelijk kansen te pakken voor het versterken van de natuurlijke structuur van Leiden Oost. Tevens is het bij ruimtelijke projecten noodzakelijk de Gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen te volgen.

Natuurvriendelijke oevers bieden een gevarieerdere leefomgeving voor flora en fauna en hebben een positieve invloed op de waterkwaliteit.

Bomen vervullen in de stad daarnaast een grote rol voor de leefbaarheid en een gezonde leefomgeving. Bomen in de stad hebben enkele onschatbare functies zoals luchtzuivering door het vangen van stof en andere verontreiniging, vermindering van de visuele hinder en geluidshinder, geleding van profielen, bescherming en regeneratie van de grond, verfraaiing van het stedelijk landschap en binnenterreinen van huizenblokken, bomen herinneren aan de kringloop van de jaargetijden, bomen zijn een inspiratiebron voor artistieke creativiteit en bomen zijn een symbool voor leven, groei en geestelijke verheffing.

#### **Water in relatie tot functies en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen**

Het oppervlaktewater heeft tegenwoordig als belangrijkste (fysieke) functie de afvoer en berging van water en daarmee het voorkomen van wateroverlast in het stedelijk gebied. Dat is een waarborg voor een veilige woon- en werkomgeving.

In het plangebied is over het algemeen sprake van een conserverend beleid en hier zullen de functies voor het overgrote deel gehandhaafd blijven. Overeenkomstig de inhoud van het provinciaal waterhuishoudingplan is de (basis)functie van het water in het plangebied vastgesteld als bebouwd gebied. Het streven is hier om berging en buffering in het stedelijk groen te realiseren en minimaal 10 procent oppervlaktewater te krijgen, waar 15 procent gewenst is. Van geval tot geval zullen compensatievoorstellen worden beoordeeld. Bovendien moet in voorkomende gevallen een ontheffing van de keur van het hoogheemraadschap worden aangevraagd. Voor het Rijn-Schiekanaal en de Oude Rijn geldt volgens dit plan de functie van recreatie- en vaarwater waarbij voldoende vaardiepte en afmetingen belangrijk zijn.

Het plangebied wordt bijna volledig bewoond. De watergangen hebben de functie "stedelijk gebied" en zijn vooral gericht op de afwatering. Daarnaast dragen de watergangen in samenhang met het groen langs de hoofdwegen, bij aan een goed woon- en werkklimaat.

Bij stedelijk gebied is belangrijk dat in het plan:

- 'natte voeten' voorkomen worden;
- er voldoende ruimte voor oppervlaktewater is;
- het oppervlaktewater niet verontreinigd, dus schoon is (in verband met lichamelijk contact met het water);
- het oppervlaktewater vrij gehouden wordt van drijvend vuil en gezonken objecten waardoor mede een aantrekkelijke woonomgeving gecreëerd kan worden.

- de inrichting c.q. aankleding van de watergangen zodanig is dat de kwaliteit van het wonen verbeterd wordt.

De boezem nabij de Aarstraat is doodlopend. Om deze reden is de kop van de watergang wel een verzamelplaats van drijvend vuil en planten en is er ophoping van blad. Ook vanuit het punt van waterhuishouding is het niet wenselijk om een 'doodlopende watergang' te hebben. Het verlengen van de watergang in noordelijke richting naar de Nieuwe Rijn is een kans met betrekking tot 'ruimte voor water'.

Met betrekking tot de polderwatergangen in de Besjeslaan is de gemeente waterbeheerder. Het toezicht door de gemeente op het particuliere onderhoud (de handhaving) is gebaseerd op de gemeentelijke Verordening op wegen, lanen, straten, enz. en wateringen en sloten. Deze verordening is inhoudelijk achterhaald met betrekking tot het aspect 'water'. Het zal nodig zijn om de verordening aan te passen. De bedoeling is om deze aanpassing te realiseren in het kader van het Waterplan Leiden dat in de loop van 2005 in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland tot stand zal komen.

Er zijn in het plangebied geen wezenlijke knelpunten tussen de ruimtelijke en waterhuishoudkundige functies. Hooguit kan gesteld worden dat meer oppervlakte aan water gecreëerd zou kunnen worden.







## 6. MILIEU

### 6.1 Inleiding

De ruimtelijke ordening moet nadrukkelijk rekening houden met de gevolgen van ruimtelijke ingrepen voor het milieu en de beperkingen die milieuaspecten opleggen. In de praktijk is een bestemmingsplan vaak het belangrijkste middel voor afstemming tussen milieuaspecten en ruimtelijke ordening.

Op grond van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is de gemeente bij het opstellen van een bestemmingsplan verplicht om de haalbaarheid van het bestemmingsplan te beoordelen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de geldende wet- en regelgeving alsmede met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige haalbaarheid beschreven.

### 6.2 Bedrijven en milieuzonering

#### Algemeen

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woonwijken. Om het begrip hanteerbaar te maken, is gebruik gemaakt van de publicatie *Bedrijven en milieuzonering* van de VNG<sup>11</sup>. Bedrijven zijn opgenomen in een tabel die is ingedeeld in milieucategorieën, waarbij per bedrijf is aangegeven wat de afstand tot een rustige woonwijk dient te zijn (de zogenoemde afstandentabel). Deze afstanden kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn indicatief. In het algemeen wordt door het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

#### Beheer bestaande situatie

De aanwezigheid van bedrijven in een gebied waar vooral wordt gewoond, kan een spanningsveld met zich meebrengen. Dit wordt veroorzaakt door de aanwezige en potentiële milieubelasting die gepaard gaan met deze bedrijfsactiviteiten. De mate waarin bedrijvigheid als hinderlijk wordt ervaren, hangt af van de volgende factoren:

- de aard van de bedrijfsactiviteiten;
- het tijdstip van de bedrijfsactiviteiten;

---

<sup>11</sup> Peters, J.A.V.F.M. (1999, geactualiseerd in 2002), *Bedrijven en milieuzonering*. Derde geheel herziene uitgave, VNG uitgeverij: Den Haag.

- de aanwezigheid van andere bedrijvigheid (cumulatie);
- de aard van de omgeving (bijvoorbeeld rustige woonwijk of gemengd gebied);
- de afstand tussen het bedrijf en de woningen.

#### **Lijst met bedrijfsactiviteiten**

De potentiële milieubelasting van de verschillende soorten bedrijvigheid wordt bepaald op basis van de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (2001). In de Staat met bedrijven zijn de in Nederland voorkomende soorten bedrijvigheid ingedeeld volgens de Standaardbedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek. In de gebruikte indicatieve methode zijn per bedrijfstype de milieuaspecten geurhinder, stofhinder, geluidshinder en gevaar getoetst.

#### **Aan te houden richtafstanden**

De potentiële milieubelasting wordt in de VNG-lijst uitgedrukt in richtafstanden die aangehouden moeten worden tussen het bedrijf en een 'rustige woonwijk'. In de VNG-lijst worden 6 categorieën onderscheiden, met afstanden variërend van 0-10 meter tot meer dan 1.500 meter.

#### **Algemene toelaatbaarheid**

Enkele delen van het plangebied kunnen bij uitstek beschouwd worden als gebieden met een gemengd karakter (met name de Hoge Rijndijk en Utrechts Jaagpad). Het betreft een menging van velerlei functies, waaronder detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, bedrijven en wonen. Daarnaast komen in het plangebied gebieden voor die een woonkarakter hebben.

Grote delen van het plangebied zijn aan te merken als 'rustige woonwijk'. De gebieden met een gemengd karakter zijn vaak gelegen langs drukke verkeerswegen, waardoor het hinderniveau reeds hoger ligt dan bij een 'rustige woonwijk'.

Rekening houdend met de aard van het plangebied worden activiteiten toegestaan uit categorieën 1 en 2, zoals deze in de VNG-lijst genoemd zijn. Dit zijn bedrijven (en andere activiteiten), die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing in gebieden met gemengde functies.

#### **Bedrijveninventarisatie**

Voor het plangebied zijn de aanwezige bedrijven geïventariseerd en ingeschaald volgens de VNG-lijst. De meerderheid van de bedrijven in het plangebied valt in categorie 1 of 2 van deze lijst en passen dus binnen de algemene toelaatbaarheid. Dit geldt tevens voor andere functies die in de VNG-lijst vermeld staan maar die strikt genomen geen bedrijvigheid betreffen, zoals kantoren, detailhandel en onderwijsinstellingen. In het plangebied is ook een aantal categorie 3 bedrijven aanwezig. Het betreft verschillende activiteiten die niet binnen de algemene toelaatbaarheid passen.

Tabel 8 Bedrijven in het plangebied

Naam	Straat	Aard	Categorie
Verhagen Leiden B.V.	Hoge Rijndijk 265	metaalbewerking	3,1
Bekooy B.V.	Hoge Rijndijk 348	bouwnijverheid	3,1
Aannemersbedrijf J. Barendse	Utrechtse Jaagpad 76 E	aannemer	3,1
Aegon van den Berg	Utrechtse Jaagpad 76C	autoplaatwerkerij	3,1

De betreffende activiteiten krijgen een specifieke maatbestemming. De bestaande bedrijfsvoering binnen categorie 3 wordt daarmee gelegaliseerd maar omschakeling naar andere potentieel voor de omgeving hinderlijke bedrijfsactiviteiten is niet mogelijk. De bestaande rechten worden aldus gerespecteerd. Bij bedrijfswijziging zal de toekomstige bedrijfsvoering zich binnen categorie 1 of 2 dienen af te spelen. Dit houdt voor de betreffende bedrijven echter wel in dat bij bedrijfsbeëindiging of -verplaatsing zich alleen nog maar een soortgelijk bedrijf kan vestigen of een bedrijf dat past in de categorieën 1 of 2. Het bedrijf Ierland Antiek Import aan de Hoge Rijndijk 260 wordt overigens beëindigd.

#### Laden en lossen

Het gemeentelijke beleid is er op gericht dat laden en lossen in nieuwe situaties, indien de grootte van het perceel dit toelaat, inpandig plaats moet vinden. Hiermee wordt geluidshinder voor nabijgelegen woningen zoveel mogelijk voorkomen.

### 6.3 Bodem

De bodemkwaliteit vormt een belangrijk aspect bij bouwontwikkelingen. Op grond van artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is een beoordeling van de haalbaarheid verplicht. Het bodemonderzoek, en dan met name onderzoek naar de bodemkwaliteit, maakt onderdeel uit van deze afweging. Indien bodemverontreinigingen aanwezig zijn zullen de betreffende gronden gesaneerd moeten worden alvorens gebouwd kan gaan worden.

### Ontwikkelingslocatie Hein Chrispijn

De historie van de te ontwikkelen locatie wordt bepaald door een sterke menging van functies, waarbij industrie een groot aandeel heeft gehad. Onder andere een metaalgietery, motorenrevisiebedrijf, een metaal verflakkerij en machine- apparatenreparatiebedrijf hebben in het verleden een plaats gehad. Vanwege deze industriële functies is het risico van bodemverontreiniging aanwezig. Dit geldt voor het gehele gebied.



Ontwikkelingslocatie 'Hein Chrispijn'

De gele gebieden zijn in 1998 voor het laatst door de Milieudienst West-Holland onderzocht, middels een nulsituatieonderzoek. Hier is destijds bodemverontreiniging aangetroffen. Om de mate van verontreiniging (omvang) vast te stellen is verder onderzoek nodig. Er is namelijk een verhoogde kans op bodemverontreiniging. Het groene middengebied is nog niet onderzocht. Voor herinrichting dient een bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Op het moment dat Hein Chrispijn stopt met zijn bedrijfsactiviteiten wordt door de Milieudienst een eindonderzoek gehouden. Dit wordt vergeleken met het nulonderzoek uit 1998. In het nulsituatieonderzoek is al een verontreiniging aangetroffen. Mogelijk is deze verontreiniging nog aanwezig bij het eindonderzoek. De omvang van de verontreiniging zal dan in kaart gebracht moeten worden. Mogelijk moet er dan op de locatie gesaneerd worden.

Geconcludeerd wordt dat om woningbouw mogelijk te maken op de ontwikkelingslocatie, een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd moet worden. Het eindonderzoek van de Milieudienst West-Holland wordt meegenomen bij dit onderzoek. Op basis van de resultaten wordt door de Milieudienst een geschiktheidverklaring (positief dan wel negatief) opgesteld.

## **6.4 Water, omgang en beheer**

### **Water en ruimtelijke ordening**

Water en ruimtelijke ordening, het lijken twee werelden. Maar intussen weten we dat ze alles met elkaar te maken hebben. Het aanwezige watersysteem vormt een belangrijke randvoorwaarde voor wat in een bepaald gebied wel of juist niet mogelijk is en stelt daarmee eisen aan de omgang en inrichting van de beperkte ruimte. Bouwen langs het water kan enorm bijdragen aan het woongenot. Bouwen op de verkeerde plek kan veel ellende geven door wateroverlast. Terecht wordt steeds meer erkend dat water mede sturend dient te zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het is inmiddels voor iedereen duidelijk dat het watersysteem meer ruimte nodig heeft om de effecten van klimaatverandering, zeespiegelrijzing en bodemdaling het hoofd te kunnen bieden. Een goede afstemming tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening is daarom noodzakelijk.

Extra aandacht voor water in ruimtelijke plannen in een vroeg stadium van de planvorming is blijvend vereist met het oog op de toekomst en het naleven en uitvoering van de Watertoets, de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), Waterplan Leiden (en uitvoeringsprogramma)(concept) en eisen vanuit waterbeheer.

### **Watertoets en waterparagraaf**

Om problemen met wateroverlast te voorkomen, om een goede waterkwaliteit te waarborgen én om de beleving van water voor burgers te vergroten, is de Watertoets in het leven geroepen. De Watertoets is een sinds 2003 verplichte procedure die er voor zorgt dat water en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk moment bij de planvorming worden betrokken. De Watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De waterparagraaf is een vereiste die volgt uit de Watertoets.

### **Handleiding Watertoets**

De *Handleiding Watertoets Leiden. Praktisch omgaan met Watertoets en waterbeleid bij ruimtelijke plannen* (concept) geeft alle betrokkenen meer duidelijkheid hoe praktisch om te gaan is met de Watertoets en de watereisen, wensen en kansen. Het is opgesteld in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Gebruik van deze Handleiding en met name het Stappenplan inclusief de invullijst versnelt het planproces. Door vroegtijdig de watereisen in kaart te brengen wordt de goedkeuring van het plan en het verkrijgen van de ontheffing van de keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland vergemakkelijkt.

Tevens wordt een 'waterbalans' opgesteld als input voor de stadsbrede wateropgave.

### **Uitgangspunten duurzaam stedelijk waterbeheer**

De gemeente streeft samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland naar een duurzaam stedelijk waterbeheer. Het behouden en creëren van een 'goed woon en leefklimaat' is uitgangspunt.

In het kader van het Waterplan Leiden (concept) zijn concrete maatregelen voor verbetering van het watersysteem van Leiden uitgewerkt. Maatregelen die in het kader van duurzaam stedelijk waterbeheer getroffen moeten worden, zijn onder andere:

- De inrichting van de watergangen: zo min mogelijk duikers, bevorderen van watercirculatie en het vermijden van doodlopende watergangen. Vooral de grote lengte van een duiker heeft slechte invloed op de waterkwaliteit (weinig daglicht) en de ecologie; de duiker kan ook verstopt zijn met bagger waardoor er geen goede doorstroming van het oppervlaktewater is;
- Het voorkomen van aantasting van het adequate ecosysteem;
- De gemeente is doende (onder meer uit het Gemeentelijke Rioleringsplan) bij rioolvervanging over te stappen op een verbeterd gescheiden stelsel. Ook wordt gestreefd naar zoveel mogelijk afkoppelen van hemelwater naar oppervlaktewater. In het plangebied is afkoppelen (vooralsnog) niet aan de orde vanwege het ontbreken van mogelijkheden hiervoor zoals herstructurering en nieuwbouw. Daar waar mogelijk wordt het hemelwater afgekoppeld.
- Het 'duurzaam bouwen' en het 'duurzaam inrichten en beheren van de openbare ruimte' staat bij de gemeente hoog in het vaandel met name wat betreft het gebruik van (bouw)materialen. De handhaving op deze regels is een belangrijke voorwaarde voor het uiteindelijke succes. Bij vernieuwing van de beschoeiingen en bij nieuwbouw voor bouwmaterialen en straatmeubilair zullen zoveel mogelijk duurzame en, met uitzondering van de klassieke Leidse straatlantaarns met koperen kap, niet uitloogbare materialen gebruikt worden (dus geen koper, zink en lood). De gemeente heeft in 2004 het Regionale Dubo-pluspakket<sup>12</sup> vastgesteld waarin onder andere de problematiek van 'uitlogen' aan de orde komt.
- Bruggen en steigers worden gezien als overkluizingen die het wateroppervlak afdekken en de lichttoetreding belemmeren. Overkluizingen zijn daarom van invloed op de ecologische waterkwaliteit. Slechts bestaande steigers en vlonders worden toegestaan. De aanleg van overkluizingen en het creëren van ligplaatsen moeten voldoen aan het overkluizingenbeleid. Voor het aanbrengen van alle overkluizingen is een ontheffing van de keur noodzakelijk.
- Ook zal op plaatsen waar dat mogelijk is beschoeiing vervangen worden door natuurlijke oevers. Het Hoogheemraadschap van Rijnland streeft naar 50 procent *natuurvriendelijke oevers* in het stedelijk gebied. Voor alle nieuwe watergangen stelt het

---

<sup>12</sup> Het Regionaal DuBo (Duurzaam Bouwen)Plus-pakket probeert het DuBo-beleid van de gemeenten in de Leidse Regio te harmoniseren tot een integraal regionaal DuBo-beleid met een "voortlopend" ambitieniveau. Zie voor nadere informatie de website van de Milieudienst West-Holland: [www.mdwh.nl/bedrijven-duurzaam-ondernemen-Regionaal-Duurzaam-Plus-Pakket](http://www.mdwh.nl/bedrijven-duurzaam-ondernemen-Regionaal-Duurzaam-Plus-Pakket).

hoogheemraadschap tevens eisen aan de inrichting van de oevers. Hoewel de mogelijkheden in het stedelijke grachtenstelsel hiertoe beperkt zijn, wordt wel een natuurvriendelijke oeverinrichting nagestreefd ter verbetering van de algemene waterkwaliteit daar waar mogelijk. Een andere mogelijkheid is het inrichten van zogenaamde floatlands (drijvende natuurvriendelijke oevers), die ook zelfreinigend vermogen hebben en de ecologische potenties ten goede komen.

#### **Taakverdeling waterschap – gemeente**

In het plangebied komen watergangen op zowel boezem- als polderniveau voor. Het boezempeil is gemiddeld van Normaal Amsterdams Peil (NAP) – 0.60 meter. Het beheer van de waterkwantiteit in de boezemwatergangen – ofwel het regelen van de waterhoeveelheden in de boezem(vakken) via aanvoer, doorvoer en afvoer – ligt bij het Hoogheemraadschap van Rijnland. In haar zorg voor de waterhuishouding heeft Hoogheemraadschap van Rijnland daarnaast het waterkwaliteitsbeheer van alle watergangen en bestrijdt zij de verzilting van de oppervlaktewateren. Hoogheemraadschap van Rijnland onderhoudt niet zelf alle boezemwatergangen. In het kader van de schouw worden alle boezemwatergangen, die bij de gemeente in eigendom en derhalve in onderhoud zijn, één maal per jaar schoongemaakt (het verwijderen uit de watergangen van plantengroei). Tot het onderhoud van de watergangen behoren ook de baggerwerkzaamheden en het verwijderen van drijvend vuil.

Het beheer van de waterkwantiteit voor gebieden met onderbemaling ligt bij de gemeente. De gemeentelijke taak houdt in: de zorg voor een goede ontwatering en het op diepte houden van de watergangen. De gemeente heeft het peilbeheer in de onderbemalingen. In de Roomburgerwetering ter plaatse van de Hoge Rijndijk zijn twee sluisdeuren die handmatig bediend kunnen worden (te gebruiken bij een rampsituatie). Deze sluis is in onderhoud bij de gemeente.

#### *Waterkeringen, landscheidingen, kaden, beschoeiingen, etc.*

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft de zorg voor de waterkeringen (zowel primaire als secundaire) en de instandhouding van de landscheidingen met de aangrenzende waterschappen. Binnen het plangebied liggen geen waterkeringen. De beschermingszones vallen wel enkele meters binnen het plangebied. De gemeente heeft het onderhoud van de kaden en de beschoeiingen waarvan de gemeente kadastraal eigenaar is.

#### *Verharding onbebouwde gronden*

Binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Leiden is het verboden om onbebouwde grond te verharden. Bij toename van verharding van de gronden is altijd een ontheffing van het Keur van het hoogheemraadschap noodzakelijk.

#### *Oevers*

De oevers van de boezemwatergangen op het Waardeiland hebben een houten beschoeiing voor de openbare oevers (gemeente is eigenaar) en hout en/ of kunststof langs

de particulieren tuinen. Bij de particuliere tuinen behoort de oever tot de tuin en is de eigenaar onderhoudsplichtige van de oever. De oevers rondom het Waardeiland hebben overwegend een houten damwand met basaltblokken daartegenaan (langs het Rijn-Schiekanaal en de Oude Rijn) en in eigendom en onderhoud bij de provincie Zuid Holland. De zuidkant van het Waardeiland (langs de Nieuwe Rijn) heeft een houten damwand en hier is sprake van vrijwel volledig particulier eigendom en dus particulier onderhoud. Het gebruik van houten en kunststof beschoeiingen geldt ook voor de andere boezem- en polderwatergangen in het plangebied.

### *Bruggen*

In het gehele plangebied zijn elf bruggen: op het Waardeiland zes bruggen en in het resterende deel van het gebied vijf bruggen. Daarnaast zorgen de Wilhelminabrug en de Leiderdorpsebrug, beide van en in onderhoud bij de provincie, voor de verbinding met het gebied buiten het plan. Er is één tunnel: de Matilotunnel.

### *Het watersysteem*

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is waterkwaliteitsbeheerder en is als zodanig op de hoogte van de waterkwaliteit. De twee (kleine) boezemslootjes ten zuiden van de Leiderdorpsebrug (tussen de oude Rijndijk en de Oude Rijn) zijn onderling en met de Oude Rijn (aan de noordkant) verbonden door een duiker. De gemeente is deels eigenaar van deze watergangen maar heeft wel al het water in onderhoud: het noordelijke stuk moet nog door de provincie overgedragen worden aan de gemeente. De watergangen in Meerburg zijn (deels) in onderhoud bij particulieren, de gemeente (ter plaatse van de Aarstraat) of het hoogheemraadschap (Roomburgerwetering).

De onderbemaling (drie kleine watergangen) ter plaatse van de Besjeslaan is noodzakelijk omdat het maaiveld ter plaatse laag ligt. Indien hier in de zomer kroos voorkomt, maar ook in de boezem ter plaatse, wordt er gespoeld. Mogelijke stankoverlast kan dan tegengegaan of voorkomen worden.

Het baggerslib van de watergangen in het plangebied zijn over het algemeen licht verontreinigd. Op sommige plaatsen is er zware verontreiniging (klasse 4) zoals in de Roomburgerwetering (ten noorden van de Lekstraat bij de Hoge Rijndijk, inclusief de aftakking) en in de watergang ten noorden van de Besjeslaan. Er is veel bagger in de Roomburgerwetering (aan de zuidkant bij het bejaardencentrum Roomburg) en bij de sluisdeuren. Bij de sluisdeuren staat hooguit 50 centimeter water en het onderhoud hiervan geeft altijd problemen bij het open- en dichtdoen van de deuren. De Roomburgerwetering is in onderhoud bij het hoogheemraadschap.

Ook het baggerslib van de Nieuwe Rijn, Oude Rijn en Rijn-Schiekanaal is verontreinigd en kan oplopen tot klasse 4. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft een baggerprogramma opgestart waarin de Nieuwe Rijn vanaf het Rijn-Schiekanaal in oostelijke richting tot de Oude Rijn, de Oude Rijn vanaf De Zijl in oostelijke richting tot de Nieuwe Rijn en het Rijn-Schiekanaal vanaf de Nieuwe Rijn in zuidelijke richting, langs de bestemmingsplangrens, worden meegenomen in de uitvoering.



Een aantal watergangen die de gemeente Leiden in het plangebied in onderhoud heeft, is opgenomen in het gemeentelijk Baggerbeheersplan Leiden 2000-2004.

#### *De waterketen*

In het plangebied is de riolering van het type 'gemengd systeem'. Onder vrij verval wordt in een verzamelriool het rioolwater afgevoerd naar het gemaal Lammenschans waarvan het rioolwater via een persleiding naar de afwaterzuivering Zuid West wordt gepompt.

Er worden voor de gehele gemeente nieuwe berekeningen met betrekking tot het rioolstelsel uitgevoerd en worden maatregelen geformuleerd om aan de emissie-eisen te voldoen. De gemeente heeft de praktijk reeds ter hand genomen om het hemelwater af te koppelen en een aantal riooloverstorten te verplaatsen/ aan te passen/ te saneren om tot de vermindering (resp. stopzetting) te komen van het overstorten van vuil water. Dit is nog niet aan de orde voor het plangebied, onderzoek is nog gaande. Daarnaast worden bij hevige regenval regelmatig de riooloverstorten (qua overstorthoeveelheid) gemeten en worden er metingen in het rioolstelsel gedaan. Met deze metingen wordt in de rioolberekening rekening gehouden. In het plangebied komen zeven externe overstorten voor waarvan er drie een opstelling hebben om overstorten meten. Alle panden in het plangebied zijn aangesloten op het openbare riool.

#### *Grondwater*

In het plangebied zijn geen problemen als gevolg van het grondwater. In het bestemmingsplan zijn 33 peilbuizen geplaatst.

#### **Samenwerking gemeente – waterschappen**

De gemeente en het Hoogheemraadschap van Rijnland werken sinds lange tijd samen op het gebied van riool en waterbeheer. De laatste jaren is die coöperatie intenser en breder geworden getuige de samenwerking in het kader van het Waterplan Leiden. Het Waterplan Leiden is in 2004 definitief opgestart en wordt in dit project "water" breed opgevat. Zo wordt ook de rioleringsproblematiek inclusief de overstorten en afkoppeling meegenomen. Onlangs is het gemeentelijk rioleringsplan 2004 t/m 2008 (GRP 2004 t/m 2008) vastgesteld, waarin met name het beleid inzake de emissievermindering van het afvalwater is beschreven. Het GRP dient onder andere vastgesteld te worden door het waterschap. In het Waterplan Leiden zullen de gemeente en het waterschap aanvullende en/ of nieuwe beleidsafspraken maken ten gunste van een kwalitatief goed woon- en leefklimaat voor mens, flora en fauna.

Afhankelijk van de lokale situatie zullen bij uitbreidings- en/ of reconstructieplannen per project afspraken gemaakt worden tussen de gemeente en waterkwaliteitsbeheerder om zo optimaal mogelijk aan de voorwaarden voor een kwalitatief goed watersysteem tegevoet te komen.

Bij bouwprojecten vindt vaak een (tijdelijke) verlaging van de grondwaterstand plaats. Alsdan is het bodemarchief in het geding. Via de Nota Uitwerking Peilbeheer (NUP) van de provincie Zuid – Holland wordt er weliswaar de nodige aandacht besteed aan het as-

pect archeologie, echter de gemeente dient haar taken in cultuurhistorisch opzicht eveneens te kunnen uitvoeren. Derhalve is in de voorschriften van het bestemmingsplan opgenomen dat voor het verlagen van het waterpeil een aanlegvergunning is vereist.

#### *Vooroverleg*

In het kader van het artikel 10 Bro is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Ook na de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan is enkele malen mondeling (telefonisch) en per e-mail overleg gevoerd. Een schriftelijk verslag is niet opgesteld. N.a.v. de verschillende overlegmomenten is een wijziging op de plankaart en in de toelichting aangebracht. Het betreft hier de zones van een buiten het plangebied aanwezige waterkering.

## **6.5 Geluid**

### **Wegverkeerslawaaï**

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan een akoestisch onderzoek te worden verricht, indien dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige functies;
- functiewijzigingen van een niet-woonfunctie in een woonfunctie (bijvoorbeeld via een vrijstelling of wijziging).

Een akoestisch onderzoek is noodzakelijk als de nieuwe geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van een weg is gesitueerd. Voor wegen, waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur vervalt de wettelijke geluidszone. Dan kan akoestisch onderzoek in het algemeen achterwege blijven.

Binnen het plangebied heeft de Hoge Rijndijk een wettelijke onderzoekszone. Binnen deze zone worden wel nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Voor dit bestemmingsplan is door de Milieudienst West-Holland een akoestisch onderzoek uitgevoerd<sup>13</sup>. Doel van het onderzoek is de vaststelling van de geluidbelasting ter plaatse van de ontwikkelingslocatie 'Hein Chrispijn'. Het onderzoek is als separate bijlage toegevoegd.

Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat binnen het onderzochte gebied ten gevolge van het verkeer op de Hoge Rijndijk de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op de gevel van de nieuwbouw wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 65 dB(A) wordt bij toepassing van geluidreducerend asfalt, met een minimale reductie van 3 dB(A), niet overschreden. Ten gevolge van de Persant Snoepweg vindt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats.

---

<sup>13</sup> Kartak, V. (8 september 2005), *Akoestisch onderzoek t.b.v. bestemmingsplan Leiden Oost*. Milieudienst West-Holland.



Overzicht van de immissiepunten.

Indien geluidreducerende maatregelen (stil wegdek, verkeersmaatregelen, geluidsschermen) onvoldoende effect hebben om de geluidbelasting tot maximaal de voorkeursgrenswaarde terug te brengen, of de maatregelen ontmoeten bezwaren vanuit landschappelijk, stedenbouwkundig of financieel oogpunt, dient vóór planvaststelling door de Raad voor de geplande woningen bij Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland een hogere waarde te worden aangevraagd. De te verzoeken hogere waarde (= inclusief aftrek van 5 dB(A) ex. art. 103 Wgh) bedraagt maximaal 65 dB(A) ten gevolge van de Hoge Rijndijk voor negen woningen (punten 1 en 2). Daarnaast zal één van de vermelde criteria op de situatie van toepassing moeten zijn indien een hogere waarde wordt verzocht. Een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen is in deze situatie van toepassing. Op de ontwikkelingslocatie van punten 3 en 4 (70-80 woningen) wordt de voorkeursgrenswaarde weliswaar overschreden maar de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 54 dB(A). Voor deze locatie kan gebruik worden gemaakt van de algemene ontheffing afgegeven door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Er hoeft geen procedure in het kader van de Wgh doorlopen te worden.

Een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde mag alleen worden toegestaan, indien de geluidwering van de gevel voldoende hoog is om een geluidniveau in de woning te garanderen van niet meer dan de wettelijk vastgestelde waarde. Deze waarde bedraagt voor nieuwbouw 35 dB(A). Voorts dient bij het dimensioneren van de gevelvoorzieningen uitgegaan te worden van de geluidbelasting zonder de correctie voor art. 103

Wgh en indien van toepassing dient rekening gehouden te worden met cumulatie van geluidbronnen. In dit geval dient dan uitgegaan te worden van een geluidbelasting van maximaal 70 dB(A).

## **6.6 Luchtkwaliteit**

### **Inleiding**

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten op de gezondheid hebben. Als gevolg van strengere Europese regelgeving is sinds 19 juli 2001 een nieuw Besluit luchtkwaliteit in werking getreden.

Het doel van dit besluit is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Het besluit is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van de mens. Daartoe zijn in het besluit normen (grenswaarden) voor een zestal luchtverontreinigende stoffen opgenomen. Deze grenswaarden dienen door de bestuursorganen in Nederland (rijk, provincies en gemeenten) in acht genomen te worden. Dit geldt o.a. voor het uitoefenen van taken en bevoegdheden op basis van de Wet op de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke plannen moet expliciet getoetst worden en voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit wordt in de praktijk bepaald door de achtergrondconcentratie en de bijdragen van verkeer en grote industrieën (energiecentrales, petrochemie, e.d.). In onze regio richt de aandacht zich in hoofdzaak op verkeer. In het voorliggend onderzoek wordt dan ook alleen het aspect wegverkeer beschouwd.

### **Wettelijk kader**

De Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) vervangt per 15 november 2007 het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen opgenomen.

De grenswaarden voor stikstofdioxide en benzeen gelden vanaf 2010. Voor de overige stoffen zijn de grenswaarden reeds van kracht. Deze grenswaarden dienen door de bestuursorganen in Nederland (rijk, provincies en gemeenten) in acht genomen te worden. Dit geldt o.a. voor het uitoefenen van taken en bevoegdheden op basis van de Wet op de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke plannen moet expliciet getoetst en voldoen worden aan de grenswaarden.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is de kern van de nieuwe regelgeving voor luchtkwaliteit. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke ontwikkelin-

gen die de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL treedt naar verwachting in 2009 in werking.

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

NIBM projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Hierbij dient ook getoetst te worden aan het regionale en gemeentelijke beleid.

### **Conclusie**

Het bestemmingsplan Leiden Oost voldoet aan de Wet milieubeheer. Het plan voldoet niet aan het beleid zoals vastgelegd in het milieubeleidsplan 2003-2010 omdat de concentratie stikstofdioxide ter plaatse van Hoge Rijndijk C niet beduidend lager is dan de grenswaarde. Waarbij in de praktijk de term beduidend lager dan de grenswaarde is gesteld op 37 µg/m<sup>3</sup>.



## 7. VEILIGHEID

### 7.1 Interne veiligheid

#### Leefbaarheid en veiligheid

In het kader van het Grotestedenbeleid is in het voorjaar van 2004 in Leiden voor de vierde keer de Leefbaarheidmonitor gehouden. Aan dit telefonische onderzoek hebben circa 2.200 inwoners van de gemeente Leiden meegewerkt. Centraal in het onderzoek stond de vraag hoe de inwoners van Leiden de leefbaarheid en veiligheid van de eigen buurt ervaren.

In de Leefbaarheidmonitor<sup>14</sup> worden de gegevens per districtniveau weergegeven. De buurten in het plangebied behoren tot het Roodenburgerdistrict waartoe ook de buurten Rijndijkbuurt, Professorenwijk-oost, Burgemeesterswijk, Professorenwijk-west, Tuinstadwijk, Cronestein en Klein Cronesteyn behoren.

In de onderstaande tabel zijn de verschillende aspecten van leefbaarheid en veiligheid samengevat in een indicator. De indicatoren hebben een waarde van nul tot tien en geven de mate aan waarin bepaalde negatieve zaken volgens de respondenten voorkomen. Dit betekent dat hoe lager de waarde van de indicator, des te gunstiger.

Tabel 9 Leefbaarheid en veiligheid in Leiden en het Roodenburgerdistrict

Indicator	Leiden			Roodenburgerdistrict		
	2000	2002	2004	2000	2002	2004
Verloedering	4,8	4,0	4,1	3,3	2,9	3,2
Overlast medebewoners	2,4	2,3	2,5	1,5	1,6	1,6
Verkeersoverlast	2,7	2,5	2,1	2,3	2	2,3
Vermogensdelicten	4,0	3,4	3,3	-	-	2,8
Bedreiging	1,0	0,8	0,9	-	-	0,4

De bewoners van het Roodenburgerdistrict vinden hun buurt minder verloederd dan de overige inwoners van Leiden. Aspecten als hondenpoep, rommel op straat en vernielingen van straatmeubilair komen hier minder voor dan in andere buurten.

Overlast van medebewoners komt ook minder voor in het Roodenburgerdistrict. Vormen van geluidsoverlast en overlast van groepen jongeren wordt hier niet als een groot probleem gezien.

Aspecten van verkeersoverlast zoals aanrijdingen, te hard rijden, parkeeroverlast en geluidsoverlast door verkeer komen in vergelijking met Leiden ongeveer evenveel voor in het Roodenburgerdistrict. Met name de problemen met betrekking tot verkeer en parkeren vormen een groot probleem in de buurt (zie volgende tabel).

<sup>14</sup> Gemeente Leiden (2004), *Leefbaarheidsmonitor Leiden 2004: Een onderzoek naar de leefbaarheid en veiligheid in het kader van het Grotestedenbeleid*. Gemeente Leiden: Leiden.

De mate waarin bepaalde vermogensdelicten in een buurt voorkomen bepalen grotendeels de veiligheid in de buurt. Onder vermogensdelicten worden onder meer verstaan fietsendiefstal, inbraak en vernielingen. In het Roodenburgerdistrict komen deze aspecten minder voor dan elders in Leiden.

Bedreigende situaties waar bewoners mee in aanraking komen in de buurt komen weinig voor in het Roodenburgerdistrict. In de rest van Leiden komen deze situaties vaker voor.

Op basis van de uitkomsten van de Leefbaarheidmonitor is een buurtproblemen lijst samengesteld met problemen die volgens de ondervraagden voorrang moeten krijgen bij de aanpak. In de onderstaande tabel wordt de buurtproblemen top vijf weergegeven van Leiden en het Roodenburgerdistrict. Uit de tabel blijkt dat de verkeers- en parkeerproblemen in de buurt volgens de bewoners voorrang moeten krijgen. De ligging van de belangrijke vervoersader Hoge Rijndijk in het plangebied kan hier een belangrijke oorzaak van zijn.

Tabel 10 Problemen top-5

Leiden		Roodenburgerdistrict	
1. Parkeerproblemen	27%	1. Parkeerproblemen	30%
2. (zwerf)vuil/ rommel	13%	2. Verkeersproblemen	17%
3. Verkeersproblemen	13%	3. Onderhoud groen	11%
4. Aanwezigheid jongeren	8%	4. (zwerf)vuil/ rommel	8%
5. Onderhoud groen	7%	5. Hondenpoep	6%

In de Leefbaarheidmonitor is het gevoel van onveiligheid van de bewoners in beeld gebracht. Het totale percentage van de inwoners van Leiden dat zich wel eens onveilig voelt bedraagt 18 procent. Het onveiligheidsgevoel in het Roodenburgerdistrict ligt veel lager dan in de rest van Leiden, namelijk 12 procent. Over het algemeen voelen de mensen zich veilig in deze buurt.

## 7.2 Externe veiligheid

### Algemeen

De normen voor het externe veiligheidsbeleid hebben een wettelijke status. Burgers hebben een minimum beschermingsniveau met betrekking tot gevaarlijke stoffen in hun woonomgeving gekregen. Deze normen zijn een wettelijk verplichte toetsingsgrond bij besluiten op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voor veiligheid in de nabijheid van bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is nog regelgeving in de maak. Zolang deze normen nog geen wettelijke status hebben wordt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen uitgegaan van de normen die in Besluit externe veiligheid inrichtingen zijn gesteld. Deze benadering is vastgelegd in de Circulaire risiconormering vervoergevaarlijke stoffen van 4 augustus 2004.



Voor het vastleggen van de normen voor externe veiligheid wordt gebruik gemaakt van twee maten voor het berekend risico: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico geeft de kans per jaar weer dat een persoon, die permanent onbeschermd op een bepaalde plaats aanwezig is, komt te overlijden als gevolg van een ongeval door een risicovolle activiteit. Deze kans mag niet groter zijn dan eenmaal per miljoen jaar. Met het groepsrisico wordt de kans beschreven dat in één keer een relatief grote groep mensen komt te overlijden als gevolg van een risicovolle activiteit. Het voldoen aan de norm voor groepsrisico is wenselijk maar niet verplicht.

De oostzijde van het plangebied valt binnen de invloedssfeer van de Rijksweg A4. Via deze route vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

In de risicoatlas wegtransport 2003 worden de risico's van het wegtransport over het hoofdwegennet beschreven. De gegevens voor provincie Zuid-Holland zijn gebaseerd op tellingen uit het peiljaar 2002. De transportintensiteit over de A4 nabij Leiden is van een zodanige intensiteit dat de norm voor het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden. Naast het plaatsgebonden risico wordt ook het groepsrisico getoetst. Voor het groepsrisico vormt de 'personendichtheid' (aantal personen per hectare) in het naast de snelweg gelegen gebied een belangrijke maat. In deze zone bevinden zich binnen het bestemmingsplan geen ontwikkelingslocaties. Er is derhalve geen sprake van een toename van het groepsrisico. Volgens opgave in de risicoatlas wegtransport is er op dit wegvak bij bestaande personendichtheden geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde is de normstelling voor het groepsrisico.

In het kader van de aanleg van de verdiepte A4 en de uitwerking van de plannen uit de W4 overeenkomst zijn de gevolgen van deze ontwikkelingen voor externe veiligheid onderzocht. De resultaten worden beschreven in het Tracébesluit A4 en in het bestemmingsplan A4.

### **Ontwikkelingslocatie**

In de directe omgeving van de ontwikkelingslocatie 'Hein Chrispijn' bevinden zich geen bedrijven of stationaire installaties die een risico met zich meebrengen. De Hoge Rijndijk is niet aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Oude Rijn zijn geen gegevens beschikbaar. Er zijn echter geen aanwijzingen dat hier sprake is van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Geconcludeerd kan worden dat voor deze locatie bij toetsing aan de normen voor plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) geen beperkingen gelden.

### **Hoofdnutsvoorzieningen**

Er zijn in het plangebied geen hoofdnutsvoorzieningen, zoals kabels en leidingen, aanwezig die bouw- en gebruiksbeperkingen kunnen opleveren.

## 8. DUURZAME ONTWIKKELING

### 8.1 Inleiding

Bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen en ruimtelijke visies gaat speciale aandacht uit naar duurzaamheid, ofwel een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De nota 'Bestemmingsplan Nieuwe Stijl' doelt hiermee op een zodanige ruimtelijke ontwikkeling dat zo min mogelijk negatieve effecten ontstaan op het milieu en de menselijke gezondheid.

Duurzame ontwikkeling komt pas tot zijn recht wanneer milieukwaliteit in een gebied in samenhang wordt bekeken met ruimtelijke en sociale kwaliteit (veiligheid, belevingswaarde, betrokkenheid bewoners). Daarnaast zullen principes van duurzaam bouwen moeten worden toegepast bij het beheer en ontwikkelingen van de woningvoorraad en zal aandacht moeten worden besteed aan energiebesparing.

### 8.2 Energie en duurzaam bouwen

Het bouwprogramma voor Leiden Oost betreft de ontwikkeling van de lokatie 'Hein Chrispijn' aan Hoge Rijndijk 260 t/m 270. Duurzaam bouwen heeft in de gemeente Leiden volop aandacht. Leiden wil zowel nieuwe als bestaande bouwlocaties duurzaam inrichten, bouwen (revitaliseren) en beheren. De gemeente streeft er daarom naar bij elk bouwplan de schade aan het milieu op korte en lange termijn zoveel mogelijk te beperken. Zij wil daarmee de kwaliteit en duurzaamheid van de stedelijke ontwikkeling op een zo hoog mogelijk niveau brengen. Daartoe voert de gemeente een duurzaam bouwenbeleid volgens het Regionaal DuBo Plus-pakket<sup>15</sup>.

De gemeente Leiden is aangesloten bij het Klimaatverbond, Dat wil zeggen dat de gemeente een inspanningsverplichting op zich heeft genomen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2010 ten opzichte van 1990 te halveren.

Leiden voert daarnaast klimaatbeleid uit, dat in het kader van het Klimaatconvenant tussen Rijk, provincies en gemeenten in 2003 is opgezet om de Kyotodoelstellingen te realiseren. Het ambitieniveau uit de Prestatiekaart-klimaatbeleid (keuze uit actief, voorlopend of innovatief ambitieniveau) van Leiden is voor de thema's bedrijven, woningbouw en duurzame energie 'vóórlopend' en voor het thema verkeer en vervoer 'actief'.

---

<sup>15</sup> Het Regionaal DuBo (Duurzaam Bouwen)Plus-pakket probeert het DuBo-beleid van de gemeenten in de Leidse Regio te harmoniseren tot een integraal regionaal DuBo-beleid met een "vooruitlopend" ambitieniveau. Zie voor nadere informatie de website van de Milieudienst West-Holland: [www.mdwh.nl/bedrijven-duurzaam-ondernemen-Regionaal-Duurzaam-Plus-Pakket](http://www.mdwh.nl/bedrijven-duurzaam-ondernemen-Regionaal-Duurzaam-Plus-Pakket).

Daarnaast streeft de gemeente ernaar om in 2010 5 procent van het energiegebruik duurzaam op te wekken, wat ook is opgenomen in het Milieubeleidsplan.

Twee concrete klimaatdoelstellingen:

- realiseren van een EPC<sup>16</sup>-verscherping bij nieuwbouw van 10 à 15 procent;
- realiseren van een EPL<sup>17</sup> (energieprestatie op locatie) voor nieuwbouwprojecten van 250 woningen van 7,2 à 8 en een EPL van 6,5 voor herstructureringsprojecten van onder de 250 woningen.

---

<sup>16</sup> energie prestatie coëfficiënt; op woningniveau.

<sup>17</sup> energie prestatie op lokatie; maat voor duurzaamheid op wijkniveau.



## 9. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

### 9.1 De Chrispijnlocatie en andere ontwikkelingslocaties.

Zoals reeds is aangegeven bevindt zich één middelgrote ontwikkelingslocatie in het plangebied. Het meubelbedrijf van Chrispijn is beëindigd. De grond komt voor herontwikkeling in aanmerking. Hoewel het mogelijk is aan bedrijfsvestiging te denken is daarvoor niet gekozen. Er is in Leiden en de Leidse regio een groot tekort aan woningen. Vrijwel iedere beschikbaar komende locatie wordt daarvoor benut. De plek ligt gunstig voor woningen: dichtbij de Rijksweg A 4, op redelijke afstand van de stad en de voorzieningen. Een goede ligging is verder gewaarborgd omdat het gebied nabij de Rijn is gesitueerd.

In het bestemmingsplan kunnen diverse juridische instrumenten worden gebruikt om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken; een direct positieve bestemming, een wijzigingsbevoegdheid of een uitwerkingsplicht. Aanvankelijk was in het voorontwerp bestemmingsplan gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid: de herontwikkeling was wel waarschijnlijk, maar nog niet geheel zeker. Nu het planproces verder gevorderd is kan overgegaan worden tot het toekennen van directe bestemmingen op grond waarvan zonder nadere procedure bouwvergunningen kunnen worden verleend. De participatie van omwonenden is verzekerd via de aan de orde zijnde bestemmingsplanprocedure. Onderdeel daarvan is een bewonersbijeenkomst waarop het bouwplan in meer definitieve gedaante wordt toegelicht.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden en uitgangspunten voor deze ontwikkelingslocatie staan in paragraaf 9.2 beschreven.

Naast deze locatie kunnen ook andere bedrijfslocaties aan de Hoge Rijndijk in de toekomst voor (her)ontwikkeling in aanmerking komen. Gelet op de mate van concreetheid van de ontwikkelingsplannen op de Chrispijnlocatie, de planning van het planologische traject en de gemaakte afspraken met de betrokkenen is slechts de ontwikkeling van het Chrispijngebied opgenomen in onderhavig bestemmingsplan. Voor de overige locaties is dit niet aan de orde. Er is dan ook geen uitgewerkte en concrete grondslag om die locaties op te nemen in dit bestemmingsplan. Niettemin is latere herontwikkeling van deze bedrijfspcelen naar een woonfunctie niet uitgesloten. Van tevoren moet echter overlegd worden over een bouwplan. Tevens is onderzoek nodig naar de milieuaspecten. Met name over de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting moeten gegevens beschikbaar zijn. Als overeenstemming is bereikt over een programma van eisen en nadere uitgangspunten besluiten burgemeester en wethouders over de vraag of bijvoorbeeld een procedure ex artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening zal worden gevolgd, dan wel zodra de nieuwe Wro in werking is getreden (1-7-2008) een projectbesluit zal worden genomen .

In dit hoofdstuk worden de stedenbouwkundige uitgangspunten beschreven van de ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied.

## 9.2 Beschrijving ontwikkelingslocatie

### Beschrijving huidige situatie

De locatie 'Hein Chrispijn' ligt aan de Hoge Rijndijk 260 t/m 270 en betreft de percelen met de kadastrale nummers: sectie O, nummers 4185, 4186, 4457, 5250, 5251 en 5253. De locatie ligt ingeklemd tussen de Hoge Rijndijk en het Utrechtse Jaagpad ter hoogte van de splitsing van de Oude Rijn en Nieuwe Rijn. De locatie was in gebruik als meubeldetailhandelsbedrijf, waarvan de bedrijfsactiviteiten inmiddels zijn beëindigd.

De historie van de te ontwikkelen locatie wordt bepaald door een sterke menging van functies, waarbij industrie een groot aandeel heeft gehad. In het verleden hebben zich op de locatie een metaalgietery, een motorenrevisiebedrijf, een metaalverflakkerij en machine-apparatenreparatiebedrijf gevestigd.

De bedrijfsgebouwen van het meubeldetailhandelsbedrijf zijn aan de zijde van het Utrechtse Jaagpad met hun achterkant naar het water gericht. De bebouwing in de omgeving van de ontwikkelingslocatie bestaat veelal uit twee tot drie bouwlagen aan de Hoge Rijndijk en Utrechtse Jaagpad. Aan de overzijde van het water (Gemeente Leiderdorp) komen gebouwen voor met een bouwhoogte variërend van vier tot acht bouwlagen. In het water van de Nieuwe Rijn liggen enkele boten. Naast de vergunde ligplaats voor een woonboot zijn enkele pleziervaartuigen op het water afgemeerd. De betreffende ligplaats is op de plankkaart aangegeven.





Voor deze locatie is een plan gemaakt om een hoogwaardig binnenstedelijk woonmilieu te realiseren. De ligging nabij het Leidse centrum aan de Hoge Rijndijk, een belangrijke toegangsweg naar het centrum, en de ligging aan de splitsing van de Oude Rijn en Nieuwe Rijn maken de ontwikkeling tot een hoogwaardig woonmilieu mogelijk. Op de splitsing van de Oude Rijn en Nieuwe Rijn ontstaat een groot driehoekig waterplein. De ontwikkeling van deze locatie versterkt de ruimtelijke betekenis van dit waterplein en vormt een positieve bijdrage aan het bebouwingsbeeld van de Hoge Rijndijk.

### **Functionele aspecten**

De ontwikkeling voorziet in de realisatie van woningen waardoor de locatie zal veranderen van bedrijfsfunctie naar wonen gecombineerd met detailhandel, kantoren en / of maatschappelijke doeleinden. In het plan zijn circa 77 woningen voorzien, grotendeels appartementen en daarnaast grondgebonden woningen. Langs de Hoge Rijndijk is ter plaatse van de garage-inrit een gecombineerde invulling mogelijk (bestemming gemengde doeleinde).

### **Ruimtelijke aspecten**

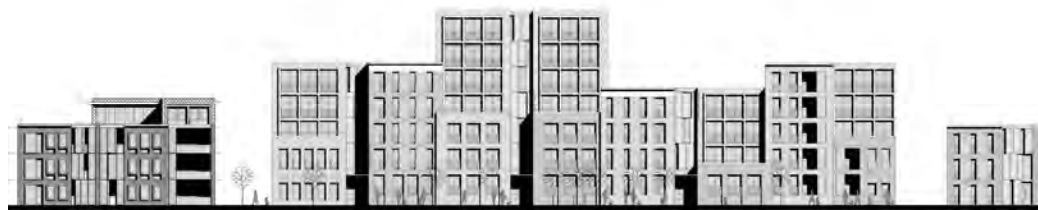
De nieuwbouw wordt zorgvuldig ingepast in de bestaande bebouwingsstructuur. In aansluiting op de bestaande verkaveling in de omgeving is in het plangebied gekozen voor een gesloten bouwblok met hierbinnen een grote open ruimte. Door twee nieuwe dwarsverbindingen, de woonpaden, wordt de relatie tussen de Hoge Rijndijk en de Rijn op deze plek hersteld. De nieuwbouw langs deze woonpaden versterkt de levendigheid en sociale veiligheid van deze routes.

#### *Zijde Hoge Rijndijk*

Aan de zijde van de Hoge Rijndijk volgt de bebouwing het verloop van de weg en staat in een strakke rooilijn. Deze rooilijn sluit aan bij de naastgelegen bebouwing. Langs de Hoge Rijndijk heeft de bebouwing in aansluiting op de bestaande bouwhoogtes een hoogte van drie bouwlagen.

#### *Zijde Utrechtse Jaagpad*

Langs het Utrechtse Jaagpad is sprake van een ogenschijnlijk meer willekeurige ordening, die wordt bepaald door de richting van de percelen. De rooilijn en de bouwhoogte is hier gevarieerd: van vier tot zeven bouwlagen. De korrelgrootte van de bebouwing sluit door de parcellering, rooilijn- en hoogtesprongen aan bij de bestaande bebouwing. De overgang naar de hoogte van de bestaande bebouwing vindt stapsgewijs plaats. De gevarieerde rooilijn sluit aan bij de onderliggende historische kavelstructuur en het informele beeld langs het Utrechtse Jaagpad. De ligging aan de markante splitsing van de Rijn maakt dat de bouwhoogte tot zeven lagen passend zal zijn. De bouwhoogte van de bebouwing aan de overzijden op Waardeiland en Leiderdorp variërend in hoogte van vier tot acht bouwlagen vormt hierbij een referentiekader.





### *Dwarsverbinding*

Langzaam verkeer tussen de Hoge Rijndijk en het Utrechts Jaagpad is mogelijk door de twee woonpaden als dwarsverbindingen. Langs deze dwarsverbindingen wordt woonbebouwing gerealiseerd. Deze woonbebouwing is ondergeschikt aan de bebouwing aan de beide andere straten. Langs de woonpaden bedraagt de bouwhoogte drie lagen.

## **Verkeer en parkeren**

### *Ontsluiting*

Voor het autoverkeer wordt de bouwlocatie ontsloten door twee uitritten (parkeergarage en parkeerterrein) aan de Hoge Rijndijk. Per fiets wordt de ontwikkelingslocatie ontsloten vanaf het Utrechtse Jaagpad. De Hoge Rijndijk is de belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor Leiden Oost. Via de Hoge Rijndijk is een relatief goede ontsluiting mogelijk op wegen van hogere orde, zoals de rijksweg A4.

In het bouwplan is voorzien in een grote half verdiepte parkeergarage onder de open ruimte binnen het bouwblok. Hierdoor kan een groot deel van de geparkeerde auto's uit het zicht worden onttrokken en kan de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte vergroot worden. Op het dek van parkeergarage wordt de collectieve binnenruimte ingericht als verblijfsruimte. Het dek kan bijvoorbeeld ingericht worden met plantenbakken. De parkeergarage wordt ontsloten door een garage-inrit aan de Hoge Rijndijk tussen huisnummers 258 en 262. In de openbare ruimte zijn parkeerplaatsen voor bezoekersparkeren voorzien. Door de woonpaden ontstaan twee nieuwe langzaam verkeersverbindingen tussen de Hoge Rijndijk en het Utrechtse Jaagpad, zij krijgen geen doorgaande functie voor autoverkeer.

## **9.3 Uitvoerbaarheid**

In het voorontwerpbestemmingsplan was voor de ontwikkelingslocatie een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Gelet op het feit dat de nieuwbouwplannen in een vergevorderd stadium verkeren is de wijzigingsbevoegdheid komen te vervallen. In plaats daarvan hebben de gronden van de locatie inmiddels de concrete bestemming "Woondoeleinden" gekregen. Thans mogen er maximaal 77 (aanvankelijk 90) woningen worden gerealiseerd.

De woningen worden niet in de sociale sector gerealiseerd. De locatie komt daarvoor niet in aanmerking. Zij is dan ook niet in de Woonvisie opgenomen ten behoeve van sociale woningbouw. Het is een lastige locatie. De aanleg van de halfverdiepte parkeeraccommodatie is kostbaar. Niettemin is de financiering van het project gewaarborgd. De gemeente behoeft daaraan niet bij te dragen.



## 10. BELEIDSKADER

### 10.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het beleidskader dat van belang is voor de functionele en ruimtelijke aspecten die worden vastgelegd in het bestemmingsplan en waarbinnen de voorziene ontwikkelingen in het plangebied passen. Het beleid vormt een belangrijk kader en een belangrijke bron voor de uitgangspunten zoals geformuleerd in hoofdstuk 11. Achtereenvolgens zal het rijksbeleid aan de orde komen, het provinciaal beleid, het regionaal beleid en het gemeentelijk beleid.

### 10.2 Rijksbeleid

#### Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een nota van het Rijk, waarin de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd worden. In de Nota Ruimte gaat het daarbij om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland een belangrijke rol zal spelen. Onderwerpen die aan bod komen zijn onder meer: wonen, woonlocaties en verstedelijking, natuur, landschap en waterbeheer, bereikbaarheid en het ruimtelijk accommoderen van de economie.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland,
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland,
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden
- borging van de veiligheid.

Het rijk wil zich niet meer met alles bemoeien en wil strategisch op hoofdlijnen sturen. Decentrale overheden krijgen meer ruimte om hun eigen weg te gaan. Het gaat er uiteindelijk om dat de besluitvorming over de inrichting van de ruimte dichterbij de direct belanghebbenden komt te liggen. De nota ruimte kenmerkt zich dan ook door:

- Ontwikkelingsplanologie: het ruimtelijk beleid moet beter gaan voldoen aan maatschappelijke wensen en sneller uitgevoerd worden. Het accent zal meer liggen op wat kan en minder op wat moet.
- Decentralisatie: nationale prioriteiten en decentralisatie bepalen de inhoud. De nationale ruimtelijke hoofdstructuur is daarbij een belangrijk kader.

- Deregulering: dit betekent minder rijkssturing. Provincies en gemeenten kunnen hun eigen verantwoordelijkheid verschillend gaan invullen.
- Uitvoeringsgerichtheid: het kabinet legt het accent op uitvoering met onder meer een periode die financieel gedekt is tot aan 2010.

Voor verstedelijking, infrastructuur en vestiging van bedrijven en economische activiteiten geldt een zogenaamd bundelingbeleid: nieuwe woongebieden en bedrijvigheid moeten zoveel mogelijk worden aangesloten op bestaande bebouwing en infrastructuur. Hierbij moet bovendien rekening worden gehouden met (bestaande) recreatieve voorzieningen, groen en water (watertoets).

#### **Nota Mobiliteit**

De Nota Mobiliteit geeft de visie van het Rijk op het verkeer en vervoersbeleid weer tot en met 2020. De Nota is in samenwerking met de provincies, gemeenten, kaderwetgebieden en waterschappen tot stand gekomen. De ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid komen terug in de Nota Ruimte van het Ministerie van VROM.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 28 mei 2004 de hoofdlijnennotitie voor de Nota Mobiliteit aan de Tweede Kamer aangeboden. In de hoofdlijnennotitie worden de volgende beleidsdoelen aangegeven:

- het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de sociale en economische ontwikkeling in Nederland. Op zijn beurt creëert die ontwikkeling weer nieuwe mobiliteit. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal. Mensen moeten mobiel kunnen zijn om maatschappelijk te kunnen participeren.

#### **Nationaal Milieubeleidsplan 4**

Voor een groot aantal knelpunten kan nog niet aan de minimale milieukwaliteitcondities worden voldaan. Daarom krijgt het stedelijk gebied in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP 4) extra aandacht. Het gaat om gezondheidsverlies door luchtvervuiling (NO<sub>2</sub> en fijn stof), geluidhinder of te grote risico's op calamiteiten. Volgens het NMP 4 staat de kwaliteit van de leefomgeving onder druk door een opeenstapeling van milieuproblemen, die onder andere veroorzaakt worden door de intensiteit van het verkeer, de ouderdom van de bebouwing, de bedrijvigheid en de beperkte aanwezigheid van groen. Om de

milieukwaliteit van de stad te vergroten moeten lawaai, lucht, bodem- en (grond)waterverontreiniging worden aangepakt.

### **Watertoets**

Sinds 1 november 2003 is het verplicht plannen in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te toetsen op water. Het doel van deze 'watertoets' is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen (Handreiking Watertoets II, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2003). De waterhuishouding bestaat uit de overheidszorg die zich richt op het op en in de bodem vrij aanwezige water, met het oog op de daarbij behorende belangen. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater valt onder de zorg voor de waterhuishouding. Naast veiligheid en wateroverlast (waterkwantiteit) worden ook de gevolgen van het plan voor de waterkwaliteit en verdroging onderzocht.

### **Nationaal Bestuursakkoord Water**

In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21e eeuw. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt bij het waterschap. Provincies en gemeenten zorgen voor een integrale afweging en leggen deze vast in provinciale beleidsplannen en streekplannen, respectievelijk structuur- en bestemmingsplannen. De provincie geeft richting aan ruimtelijke ontwikkeling door de gebieden te benadrukken die van nature het eerst onder water komen te staan bij hevige regenval of overstromingen.

### **4<sup>e</sup> Nota Waterhuishouding**

De landelijke hoofdlijnen van beleid op het gebied van de waterhuishouding zijn hierin aangegeven, waarbij integraal waterbeheer en de watersysteembenadering belangrijke uitgangspunten vormen. Er wordt gestreefd naar een veilig en bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. Relevant in dit kader is het streven naar duurzaam stedelijk waterbeheer, vergroting van de waterberging van watersystemen en een goede afstemming van het water- en het ruimtelijke orderingsbeleid. In het bestemmingsplan is een waterparagraaf opgenomen.

### **Flora- en faunawet**

Per 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van de wet is de bescherming van in het wild levende planten en dieren, mede ter uitvoering van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Het gaat om de bescherming van soorten, niet om de bescherming van individuen. De Flora- en faunawet speelt een belangrijke rol wanneer nieuwe ontwikkelingen gaan plaats vinden. Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan de Flora en Faunawet.

### **Stedelijke vernieuwing en Grotestedenbeleid (GSB)**

Eind jaren negentig is een nieuwe beleidsvorm ontwikkeld om problemen in met name de naoorlogse wijken van de grotere steden van Nederland aan te pakken. Het gaat hier om stedelijke vernieuwing als onderdeel van het Grotestedenbeleid (GSB). Stedelijke vernieuwing geldt in feite als opvolger van het 'klassieke' stadsvernieuwingsbeleid en is een integrale beleidsvorm welke gericht is op het wegwerken van fysieke achterstanden in stedelijke gebieden. Uiteindelijk gaat het om het scheppen van condities voor de kwaliteitsverbetering van het woon-, werk-, productie-, en leefmilieu in en rond de steden. Dit moet bereikt worden door het treffen van maatregelen die met name gericht zijn op de aard en het beheer van de fysieke leefomgeving.

Voor dertig grote steden, waaronder Leiden, maakt stedelijke vernieuwing deel uit van het GSB. Het GSB richt zich naast de fysieke pijler ook op de sociale en economische pijler. Vanuit deze drie invalshoeken wordt gewerkt aan het verbeteren van de concurrentiepositie van de steden.

#### **Europees beleid, Verdrag van Malta**

In 1998 het Verdrag van Malta tot stand gekomen. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Ter uitvloeisel van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen. Dit verdrag is hiermee van toepassing op de ontwikkelingslocaties in het plangebied. Voor de ontwikkelingslocatie in het plangebied is een verkennend archeologisch onderzoek noodzakelijk.

## 10.3 Provinciaal beleid

### Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020

Op 13 oktober 2004 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland de nota *Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020 (PRSV)* vastgesteld. De structuurvisie bevat de belangrijkste opgaven in de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie voor de komende vijftien jaar. De ruimtelijke strategie in de PRSV richt zich op 2020 met een doorkijk naar de nog langere termijn. Met de structuurvisie wil de provincie tijdig en actief inspelen op ruimtelijke processen. De provincie wil hiermee een samenhangende en richtinggevende ruimtelijke strategie schetsen die inspeelt op rijksbeleid en de integratie van de provinciale en regionale plannen.

De visie is op hoofdlijnen gericht op de versterking van de stedelijke netwerken en de versterking van de waterrijke cultuur- en natuurlandschappen. Centraal staat de ambitie om de kernkwaliteiten van de provincie binnen de Randstad als metropool te versterken..

De provincie kiest in de visie voor vier strategische thema's waarin de gewenste gebiedskwaliteiten, de ruimtelijke differentiatie en de samenhang integraal tot hun recht komen. Het gaat hierbij om de volgende thema's:

- dynamisch stedelijk werkveld;
- veelzijdig stadslandschap;
- vitaal landelijk gebied;
- verbindend infranetwerk.

### Streekplan Zuid-Holland West

Het streekplan Zuid-Holland West geeft een samenhangende visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland West voor de periode tot aan 2015. Het streekplan vormt het kader voor de toetsing van plannen van andere overheden; het vormt ook de basis voor een op ontwikkeling gericht beleid en een concreet uitvoeringsprogramma.

Het ruimtelijk beleid van de provincie is gericht op verbetering van het woon- en leefklimaat in Zuid-Holland West door een verdergaande ruimtelijke en functionele differentiatie. Die wordt verkregen door het scheiden van stedelijke eenheden en het versterken van de groene en blauwe kwaliteiten in de tussenliggende gebieden.

In Zuid-Holland West is stedelijke vernieuwing prioriteit nummer één. De ruimte voor verstedelijking wordt aangegeven door rode contouren. Om het tekort aan bedrijventerreinen te lenigen zet de provincie primair in op zorgvuldige (her)ontwikkeling van bestaand areaal. De landelijke gebieden zijn opgenomen in het groenblauwe raamwerk. Zij hebben een belangrijke functie in de sfeer van openluchtrecreatie en bieden ruimte aan duurzaam waterbeheer. Om de bereikbaarheid in Zuid-Holland West te verbeteren moeten functies die veel mobiliteit genereren gevestigd worden op knopen van infrastructuur.

Voor Leiden Oost staan de gewenste ontwikkelingen beschreven in het deelgebied 'stedelijke as Leiden-Katwijk'. Voor deze as wordt ingezet op de volgende uitgangspunten:

- versterken kwaliteit en toegankelijkheid;
- versterken recreatieve en landschappelijke kwaliteiten;
- optimaal benutten mogelijkheden woningbouw en bedrijvigheid;
- herstructureren verouderde woon-werkgebieden.

In het streekplan wordt het zuidelijk deel van de Hoge Rijndijk aangeduid als cultuurhistorisch waardevol. Nieuwe ontwikkelingen in het plangebied mogen de aanwezige cultuurhistorische waarden niet verstoren. De bestaande cultuurhistorische kwaliteiten moeten behouden blijven en waar mogelijk versterkt worden.

### **Regels voor ruimte**

Op 8 maart 2005 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland de nota Regels voor Ruimte vastgesteld. Deze nota komt ter vervanging van de nota Planbeoordeling. De nota vormt naast de streekplannen het beoordelingskader voor gemeentelijke ruimtelijke plannen en bevat beleidsregels ten behoeve van de goedkeuring van ruimtelijke plannen.

De nota Regels voor Ruimte benadrukt en bewaakt de provinciale belangen beter en laat de gemeenten meer vrijheid, onder andere op het gebied van agrarische bebouwing, inrichtingseisen voor het stedelijke gebied, en voor toerisme en recreatie. Procedures worden korter door het overleg over ontwerpbestemmingsplannen in te perken en indieningvereisten voor ruimtelijke plannen te vereenvoudigen.

### **Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 – 2010**

De provincie Zuid-Holland heeft haar beleid vastgelegd in onder andere de Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingplan, Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004, Streekplan, etc.

Het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 – 2010 verwacht op het gebied van waterbeheersing van gemeenten onder andere dat zij hun plannen minimaal waterneutraal ontwikkelen en dat er mogelijkheden gecreëerd worden om opgaven in bestaand gebied op te lossen. Bijvoorbeeld door functies als recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie te combineren. In deze meervoudige gebiedsontwikkeling wordt gestreefd naar win-win situaties.

### **Beleidsplan milieu en water 2000-2004**

Duurzaamheid en omgevingskwaliteit zijn sleutelbegrippen in deze nota. Met dit beleidsplan wil de provincie vooral inzetten op de ontwerpende opgave om milieuproblemen in de toekomst te voorkomen. Met duurzaamheid als uitgangspunt wil de provincie Zuid-Holland in het handelen van nu de gevolgen op lange termijn meewegen. Om de kwaliteit van de omgeving duurzaam te verbeteren krijgt het milieu- en waterbeleid een meer sturende rol in ruimtelijke en economische ontwikkelingen.



Voor anticiperend beleid speelt het bestemmingsplan een belangrijke rol. Met de voorziene ontwikkelingen tracht de provincie vooraf inzicht te verkrijgen in verschillende milieuaspecten. Deze milieuaspecten sluiten aan bij zes thema's die in het beleidsplan zijn geformuleerd. Het gaat om:

- vitaal stedelijk gebied;
- bedrijvig Zuid-Holland;
- mobiliteit en omgevingskwaliteit;
- water en milieu in het landelijk gebied;
- grote wateren;
- handhaving en omgevingskwaliteit.

### **Bestemmingsplannen Blauw Gekleurd**

De provincie Zuid-Holland heeft zich er voor uitgesproken om water een volwaardige plaats te geven en stellen het verplicht om in bestemmingsplannen een waterparagraaf op te nemen. Daarnaast is het van groot belang dat vanaf het begin van het planproces overleg wordt gevoerd tussen gemeente en waterbeheerder(s), om op goede wijze rekening te houden met uitgangspunten van duurzaam waterbeheer.

Met 'Bestemmingsplannen blauw gekleurd' geeft de provincie richtlijnen voor de invulling van de waterparagraaf. In de waterparagraaf wordt ingegaan op de resultaten van het overleg tussen gemeente en waterbeheerder. In het bestemmingsplan is een waterparagraaf opgenomen.

## **10.4 Regionaal beleid**

### ***Regio Holland Rijnland***

De regio Holland Rijnland is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Alkemade, Hillegom, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Rijnsburg, Sassenheim, Valkenburg, Voorhout, Voorschoten, Warmond, Zoeterwoude. Holland Rijnland is ontstaan uit de fusie van de samenwerkingsverbanden Duin en Bollenstreek en Leidse Regio.

### **Regionale ruimtelijke structuurvisie**

Het ontwikkelen van een integrale regionale ruimtelijke structuurvisie is één van de speerpunten van de regio Holland Rijnland. Doel is om de samenhang tussen de te onderscheiden deelgebieden van de regio: bollen, kust, stedelijk gebied en veenweidegebied te verbeteren. Gestreefd wordt om de eigen positie van de regio en datgene wat de regio onderscheidt van anderen te versterken: een internationaal topmilieu, waar het goed wonen, werken en recreëren is. De regionale structuurvisie richt zich op de ruimtelijke kwaliteit en ontwikkeling van de regio tot 2015, met een doorkijk naar 2020.

De As Leiden-Katwijk vormt op het gebied van woningbouw één van de belangrijkste ruimtelijke vraagstukken in de structuurvisie. De regio Holland Rijnland heeft gekozen

voor verstedelijking in de as Leiden-Katwijk. Die keuze is echter alleen mogelijk als tegelijkertijd wordt gezorgd voor een goede infrastructuur en een hoog voorzieningenniveau.

### **Regionaal Verkeer en Vervoersplan (RVVP)**

In juli 2002 is het ontwerp Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) verschenen. In dit RVVP met de titel 'De Regio's Verbonden' wordt aangegeven wat de komende jaren (tot aan 2010) het beleid zal zijn voor de Leidse Regio, de Duin en Bollenstreek en de Provincie Zuid-Holland. Met het plan wil men vraagstukken aanpakken die op het gebied van mobiliteit een bijdrage leveren aan een goed klimaat om te wonen, werken en ondernemen in de regio.

Ten aanzien van het plangebied zijn de volgende aandachtvelden van belang:

1. Mobiliteit en ruimte; dit aandachtveld stelt de volgende doelen:
  - betere afstemming van de ruimtelijke ontwikkelingen en de vervoersnetwerken;
  - bundeling van activiteiten op locaties die goed bereikbaar zijn met de vervoermiddelen die daarbij horen; in dit geval het openbaar vervoer;
  - een uitgekiende ruimtelijke ordening, zodat gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd worden.
2. De fiets; dit aandachtveld stelt de volgende doelen:
  - meer gebruik van de fiets in stedelijke gebieden;
  - gebruik van fiets als voor- en natransport bij het openbaar vervoer.
3. Openbaar vervoer; dit aandachtveld stelt de volgende doelen:
  - een snel en hoogwaardig verbindend regionaal hoofdnet;
  - het hoofdnet en het onderliggend netwerk moeten afzonderlijk en eenduidig herkenbaar zijn.

### ***Hoogheemraadschap van Rijnland***

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is de waterbeheerder voor een groot gedeelte van Noord-Holland en Zuid-Holland, waaronder de gemeente Leiden. Het Hoogheemraadschap van Rijnland houdt zich onder meer bezig met het waterkwaliteitsbeheer, het waterkwantiteitsbeheer en de aspecten van water binnen de ruimtelijke ordening. In verschillende waternota's presenteert het Hoogheemraadschap van Rijnland het beleid voor de komende jaren. De relevante nota's voor dit bestemmingsplan staan in deze paragraaf beknopt beschreven.

### **De waterparagraaf in bestemmingsplannen**

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft een beleidsnota opgesteld dat erop gericht is richtlijnen te geven voor het opnemen van de waterparagraaf in bestemmingsplannen. Achtergrondgedachte van de nota is dat het water in bestemmingsplannen meer dan vroeger het geval was, een belangrijke rol in ruimtelijke ontwikkelingen speelt en moet spelen.

Het beleid bevat aanbevelingen en richtlijnen voor de taakverdeling tussen de gemeenten en waterbeheerders, de karakterisering van watersystemen, het water in relatie tot func-

ties en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en samenwerking tussen de gemeenten en waterbeheerders. Tenslotte bevat het beleidsstuk algemene principes omtrent het omgaan met water – zoals het tegengaan van versnippering in het watersysteem en het realiseren van een biologisch gezond watersysteem – en beleidsuitspraken omtrent verschillende onderwerpen die met water te maken hebben: eisen waterberging, afvoercapaciteit, beperking dempen, vaststellen peil e.d. Daarnaast bevat de nota aanbevelingen voor de planologische doorwerking ervan in ruimtelijke plannen. De gemeente Leiden houdt rekening met de beleidsuitgangspunten in deze nota.

### **Waterneutraal bouwen**

In 2003 is het rapport Waterneutraal bouwen verschenen. Centraal in het rapport staat het vasthouden, bergen of afvoeren bij een transformatie van onverhard naar verhard gebied in boezemland. Aanleiding van dit rapport is de situatie in de jaren negentig wanneer verschillende delen van Nederland regelmatig overlast van water hebben. Dit deed maatschappelijk en politiek de vraag rijzen of Nederland wel zijn waterhuishouding op orde had voor de 21<sup>e</sup> eeuw.

Doel van het rapport Waterneutraal bouwen is het geven van een onderbouwing van het benodigd percentage open water dat noodzakelijk is om de negatieve gevolgen voor de waterhuishouding bij transformatie van onverhard naar verhard gebied in het boezemland teniet te kunnen doen. In de nota is de zogenaamde 15 procent regel opgenomen. Deze regel houdt in dat extra waterbezwaar als gevolg van toenemende verstedelijking kan worden opgevangen, als in het plangebied een oppervlak gelijk aan 15 procent van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak gereserveerd wordt voor extra open water. Dit open wateroppervlak komt bovenop het al bestaande oppervlak aan open water.

### **Waterbeheersplan 2006-2009**

Het Hoogheemraadschap van Rijnland werkt momenteel aan een nieuw Waterbeheersplan dat in februari 2006 moet verschijnen. In het Waterbeheersplan komt het beleid en de maatregelen te staan die het Hoogheemraadschap van Rijnland per jaar gaat uitvoeren voor het oppervlaktewater voor de periode tot 2009.

### **Milieubeleidsplan 2003-2010**

De Milieudienst West-Holland ontwikkelt het regionale milieubeleid waartoe de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Zoeterwoude, Warmond, Voorhout, Voorschoten en Alkemade behoren. Het regionale milieubeleidskader staat verwoord in het Milieubeleidsplan 2003-2010.

Het Milieubeleidsplan 2003-2010 is van toepassing voor de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Warmond en Zoeterwoude. In het Milieubeleidsplan zijn per deelthema de ambities en doelstellingen tot aan 2010 neergelegd. In het kader van de ontwikkelingen in het plangebied is met name zuinig en efficiënt omgaan met de aanwezige ruimte een belangrijke doelstelling van het Milieubeleidsplan. Dit betekent onder meer het toe-

passen van meervoudig grondgebruik, functiemenging met behoud van leefbaarheid en het bouwen bij openbaar vervoersknooppunten.

## **10.5 Gemeentelijk beleid**

### **Toekomstvisie 'Leiden Stad van Ontdekkingen'**

Op 29 juni 2004 is het rapport 'Toekomstvisie 2030' vastgesteld. Leiden wil zich de komende jaren profileren als een kennisstad met onderwijs en onderzoek op alle niveaus en een stad met een hoge kwaliteit van woningen, voorzieningen en leefomgeving.

In de toekomstvisie is de plankaart Ruimtelijke Structuur 2030 opgenomen. Het plangebied is hierin aangeduid als bestaand stedelijk gebied. Het gebied tussen de Nieuwe Rijn en de Hoge Rijndijk is als mogelijke ontwikkelingszone aangewezen.

### **Structuurplan Leiden 'Boomgaard van kennis'**

Het Structuurplan van Leiden 'Boomgaard van kennis' is vastgesteld in 1995, en beschrijft in hoofdlijnen de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Leiden. Het is bedoeld als een sturingskader voor op te stellen bestemmingsplannen. De drie pijlers zijn de versterking van de kennisintensieve werkgelegenheid, het gebruik van de monumentale binnenstad, en het bieden van gevarieerde woonmilieus. Bij het (voornamelijk) binnenstedelijk realiseren van de Vinex-opgave wordt gestreefd naar doelmatig ruimtegebruik en een verbetering van de stedenbouwkundige vervaechting en ruimtelijke kwaliteit. Bij de inbreidingslocaties heeft het de voorkeur de stedenbouwkundige kwaliteit te versterken, bijvoorbeeld door duurdere woningen toe te voegen in wijken met relatief veel sociale huurwoningen. Dit komt het woonmilieu ten goede en draagt bij aan meer variëteit in woningtypes. Aandachtspunten zijn verder de dalende woningbezetting, de toenemende vergrijzing en het op peil houden van wooneenheden voor studenten. Door een toename aan leefstijlen en verscheidenheid in de samenleving dient Leiden te voorzien in voldoende gevarieerde woonmilieus.

Het plangebied is aangemerkt als woongebied met bijbehorende voorzieningen en tevens als gemengd woongebied met stedelijke en regionale voorzieningen. De hoek in het zuidwesten van Meerburg is aangeduid als een ontwikkelingslocatie voor speciale watermilieus aan het water. De Hoge Rijndijk is getypeerd als kleinschalige invalsrouten van de stad. De Oude Rijn, Nieuwe Rijn en het Rijn-Schiekanaal zijn waterwegen van recreatieve en ecologische betekenis. Daarnaast hebben de Oude Rijn en Rijn-Schiekanaal een scheepvaartfunctie.

### **Meerjarenontwikkelingsprogramma (Mop)**

De gemeente Leiden tekende op 11 maart een stadscontract met het Rijk over het Meerjarenontwikkelingsprogramma 2005-2009 (MOP). Dit programma is ontwikkeld in het kader van het Grotestedenbeleid. Het Rijk wil dat de dertig grote steden krachtige steden worden, waarin zichtbare resultaten worden geboekt, met een minimum aan bureaucra-

tie. In het Meerjarenontwikkelingsprogramma 2005 – 2009. zijn de ambities van Leiden op verschillende beleidsterreinen opgenomen. In het uitvoeringsprogramma Grotsteddenbeleid 2005 staat beschreven wat Leiden concreet gaat doen in 2005. Voor Leiden Oost worden verder geen concrete projecten benoemd.

### **Woonvisie 2005-2015**

De Woonvisie Leiden is op 11 oktober 2005 door de Raad vastgesteld en belooft de periode van 2005 tot 2015. De centrale visie en ambitie is dat Leiden een stad wil zijn waar alle inwoners (binnen hun financiële mogelijkheden) vrij kunnen kiezen voor een woning met de door hen gewenste kwaliteit. De nota geeft een toekomstvisie op wonen en de woningmarktontwikkelingen in Leiden. In de nota wordt gesteld dat de sociale woningmarkt in Leiden op slot zit. De belangrijkste oorzaken zijn het gat tussen de huur- en koopmarkt, de sterk verminderde uitstroom van ouderen, en de lage bouwproductie in de laatste tien jaar door het ontbreken van nieuwe uitleglocaties. Er is een stevige vraag naar meer kwaliteit, met name op het gebied van woninggrootte, levensloopbestendigheid, duurzaamheidsaspecten, energiebeperking en veilig wonen. De achtergrond hiervan is de grote voorraad naoorlogse appartementen die een lage kwaliteit hebben, de groei in inkomens en de komende vergrijzing die nieuwe eisen aan woningen stelt.

Voordat de Woonvisie uitkwam was al in de Ontwikkelingsvisie aangekondigd dat Leiden zich in de periode tot 2030 verder wil ontwikkelen tot een kennisstad, waarin het prettig wonen en werken is. Voor deze gewenste ontwikkeling zijn kwaliteit en een evenredige groei van woningvoorraad en werkgelegenheid sleutelbegrippen. Dat betekent hoge eisen aan de voorzieningen in de stad, de kwaliteit van de woonomgeving en de woning. Leiden moet proberen mensen aan zich te binden, ook jonge gezinnen en veelverdieners. De Woonvisie houdt nadrukkelijk rekening met de maatschappelijke veranderingen die beschreven staan in de nota Wonen, Zorg en Welzijn. Hierin wordt nader ingegaan op de voorzieningen voor ouderen en bijvoorbeeld de mogelijkheden voor woonzorglocaties en - steunpunten. De Woonvisie concentreert zich vervolgens op de gewenste ontwikkeling van kwaliteit van de woning (naar vraag en aanbod) en zegt zijdelings iets over de woonomgeving. Daartoe zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Doorstroming op de woningmarkt vergroten door snel te bouwen in de segmenten waar de spanning het grootst is;
- Het maken van een kwaliteitssprong in de woningvoorraad en de nieuwbouw: voor hoge én lage inkomens, maar vooral ook met het oog op de toenemende vergrijzing;
- Waarborgen voor de huisvesting van de lage inkomens.

Gezien de ambitie, het geschetste toekomstperspectief en de genoemde hoofddoelen, staat Leiden tot 2010 voor twee centrale opgaven. De eerste opgave is het verbeteren van de kwaliteit van de woningvoorraad:

- onder meer door renovatie van circa 3.500 sociale huurwoningen (waarbij ongeveer 90% in dezelfde huurprijsklasse blijft);

- het realiseren van circa 3.500 levensloopbestendige woningen, deels in de voorraad en deels in de nieuwbouw;
- door sloop van circa 1000 woningen.

De tweede opgave is het vergroten van het aanbod door nieuwbouw van 4.000 woningen, in allerlei categorieën en eigendomsvormen. Maar betaalbaarheid en hoge kwaliteit van woningen is niet voldoende om Leiden een aantrekkelijke woonstad te laten zijn. Het gaat ook om aantrekkelijke buurten, de burens, de parkeerplaatsen, het groen. De stad moet daarom veel verschillende woongebieden bieden waar vraag naar is, met een verschillende uitstraling, woonklimaat en imago, ofwel met een verschillend woonmilieu. Voor grotere projecten is daartoe in de Woonvisie het gewenste toekomstige woonmilieu vastgelegd. Het bereiken van de beleidsdoelen geformuleerd in de Woonvisie is van groot belang. Medewerking van de gemeente zal steeds (mede) hieraan worden getoetst.

Waardeiland wordt in de Woonvisie van de gemeente Leiden getypeerd als groen woonmilieu met een groene rand. Meerburg en het noordelijk deel van de Hoge Rijndijk zijn getypeerd als moderne woonwijk met hoogbouw. Het zuidelijk deel van de Hoge Rijndijk wordt gekarakteriseerd als moderne woonwijk zonder hoogbouw.

In de Woonvisie is in het plangebied de locatie tussen de Nieuwe Rijn en de Hoge Rijndijk aangewezen als te herstructureren locatie. Als gewenst toekomstig woonmilieu wordt hier een groene rand voorgestaan en een modern woongebied met hoogbouw.

Met betrekking tot de ontwikkelingslocatie Chrispijn geldt dat de Woonvisie geen richtlijnen geeft voor het bouwprogramma aldaar. Er behoeven dus geen woningen in de sociale sector gerealiseerd te worden. De afspraken tussen de projectontwikkelaar en de gemeente dateren overigens al uit een periode die vóór de totstandkoming van de Woonvisie ligt.

### **Nota wonen, zorg en welzijn**

Doel van de nota is de Gemeente Leiden een stad te laten zijn waarin alle mensen, inclusief die met een zorgbehoefte, goed wonen, actief kunnen participeren in de samenleving en zelf de regie in handen hebben bij de invulling van de wijze waarop hun zorgbehoefte wordt vervuld.

Het beleid kan in zeven speerpunten worden samengevat

1. Preventie voorop.
2. Vraag gestuurd: denken vanuit de zelfstandige vrager. Het speerpunt vraagt om een transformatie van de woningmarkt, waardoor er enkele duizenden 'geschikte' woningen bij komen voor mensen met een zorgvraag.
3. Diversiteit vraagt om maatwerk: buurtgerichte benadering: Per samenhangend woongebied wordt een analyse gemaakt van de huidige stand van zaken en de te verwachten ontwikkelingen.

4. Samenwerken, informeren en regisseren. Er wordt een drietafel-overleg geïntroduceerd waar onder leiding van de corporaties (wonen-tafel), het zorgkantoor (zorgtafel) en de gemeente (welzijnstafel) een actieprogramma wordt uitgewerkt en de uitvoering wordt gemonitord. De voorzitters van de tafels rapporteren aan de wethouder wonen, zorg en welzijn
5. Kennis van de vraag nodig. Er wordt nader onderzoek gedaan naar de wonen, zorg en welzijnsvraag van niet-senioren.
6. Efficiënte oplossingen. Met de introductie van het concept woonservicezone wil de gemeente efficiënte en duurzame oplossingen stimuleren.
7. Beperkte middelen en capaciteiten vragen om prioriteiten.

### **Nota integraal Ouderenbeleid**

Een steeds groter deel van de bevolking in Leiden zal tot de categorie 'ouder' gaan behoren. Anno 2004 is circa 11,5% van de bevolking ouder dan 65 jaar. Na verwachting is het aandeel ouderen in 2020 circa 15 procent. Om op deze trend in te spelen is de nota integraal ouderenbeleid geschreven. In de notitie is als ambitie geformuleerd dat "de Leidse ouderen zo lang mogelijk zelfstandig en met behoud van levensstijl kunnen moeten kunnen blijven wonen en volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving, ook bij fysieke of andere beperkingen. In de ambitie vormen de begrippen 'zelfstandigheid', 'met behoud van levensstijl' en 'volwaardig deelnemen' de sleutelwoorden van het ouderenbeleid.

### **Politiekeurmerk Veilig Wonen**

Het handboek "Politiekeurmerk veilig wonen" geeft een eisenpakket op grond waarvan de woonomgeving en woningen getoetst kunnen worden op de veiligheid van het woonmilieu. De criteria hebben betrekking op sterk uiteenlopende aspecten, zoals de mate van verwerking van bouwmaterialen tegen inbraak en het effect van stratenpatronen op wijkniveau m.b.t. de fysieke kwetsbaarheid van bewoners. Vervolgens kan middels de regelgeving ruimte worden geboden aan de verbetering van de veiligheid in het woonmilieu. Een concreet voorbeeld hiervan is, dat in sommige buurten door bijgebouwen voor de woning onoverzichtelijke entrees zijn naar woningen. Hier moet worden voorkomen dat door vergroting van deze aanbouwen het zicht op en vanaf de straat nog verder afneemt. Met name de volgende aspecten zijn in het kader van het bestemmingsplan meegewogen bij de analyse en regelgeving:

- Zichtbaarheid van de openbare ruimte en entrees naar de woningen v.v.
- Bereikbaarheid en toegankelijkheid van de buurten en woningen (o.a. achterpaden).
- Routing van de woning naar voorzieningen (snel - en vooral langzaam verkeer).

### **Welstandsnota**

Op 1 januari 2003 is de nieuwe Woningwet van kracht geworden. De wijziging is van grote invloed op het te maken en te voeren gemeentelijk welstandsbeleid. De criteria die worden toegepast voor de beoordeling of een bouwwerk of standplaats in strijd is met redelijke eisen van welstand moeten voortaan zijn vastgelegd in een door de gemeente vastgestelde welstandsnota.

In de nota zijn de opgenomen welstandscriteria gekoppeld aan de gebiedsbeschrijvingen, waardoor de uit een oogpunt van welstand te stellen eisen (het welstandsregime) per gebied en stedenbouwkundig ensemble verschillen. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën van welstandsregimes: een welstandsvrij regime, een beperkt, een regulier en een bijzonder welstandsregime. De mogelijkheid van een welstandsvrij regime is slechts voor de volledigheid opgenomen. Het verschil tussen de drie andere regimes is gelegen in het schaalniveau van de beoordeling. De regimes worden toegekend op basis van een beoordeling van het desbetreffende stedenbouwkundige ensemble op de aspecten ligging, kwaliteit en kwetsbaarheid. Voor het gehele plangebied geldt een regulier welstandsregime.

#### **Gemeentelijke Detailhandelsnota**

Het ruimtelijk detailhandelsbeleid wordt ingrijpend gewijzigd. Met het nieuwe rijksbeleid zal er sprake zijn van een aanmerkelijke decentralisering waarbij gemeenten (en provincies) expliciet verantwoordelijk worden voor de ontwikkeling en uitvoering van een eigen ruimtelijk detailhandelsbeleid.

In de Detailhandelsnota wordt het bestaande winkelbestand in Leiden geïnventariseerd. Op basis van een analyse van trends en knelpunten wordt per winkel- en buurtcentrum het toekomstperspectief geschetst. De positie en kansen van buurtwinkels zijn expliciet onderwerp van studie.

De winkels aan de IJsselkade worden aangeduid als winkelstrip met een beperkt aanbod met hoofdzakelijk voedings- en genotmiddelen. Voor deze winkelvoorzieningen geldt dat ze wordt ingezet op het tegengaan van verloedering.

#### **Nota Fietsers Opstappen (1995)**

Het doel van de nota is het bevorderen van het fietsgebruik voor afstanden tussen de 0 en 5 kilometer. Leiden kent een hoofdfietsnet en een onderliggend net. Het hoofdfietsnet bestaat uit zogenaamde corridors en hoofdfietsroutes. De Roomburgerweg, Utrechtse Jaagpad en Hoge Rijndijk zijn belangrijke fietsroutes in het plangebied.

#### **Groen-, water- en stadsnatuurbeleid**

Leiden heeft geen ommeland en weinig vierkante meters groen.

Dezelfde stad, maar met meer mogelijkheden', dat is het motto van het Leidse water- en groenbeleid. Leiden gaat voor kwaliteit van het water en het groen in de stad én van de verbindingen met de mooie Leidse regio.

Het groene beleid van de gemeente Leiden is onder andere vastgelegd in de Bomennota (1993) en de Kaderstelling Bomenbeleid 2004 – 2014 (actualisatie Bomennota), het Speelruimtebeleidsplan (1995; evaluatie 2000) en het Ecologisch Beleidsplan Leiden (EBL 1998; uitvoeringsprogramma 2002 en 2006). Leiden hanteert een groennorm van



75 m<sup>2</sup> per woning en een boomnorm van 0,9 boom per woning bij ontwikkelingen. Het volgen van de Gedragscode voor Ruimtelijke ontwikkelingen in Leiden minimaliseert de kans op conflicten met de Flora- en Faunawet.

Het Waterplan Leiden zal naar verwachting eind 2007 worden vastgesteld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet de Watertoets worden uitgevoerd.

### **Bomennota (1993)**

De Bomennota heeft vier hoofddoelstellingen voor het ruimtelijk, beheersmatig en juridisch beleid.

- aanvullen van structuurvormende bomenrijen;
- beschermen van bomen;
- verbeteren van groeiplaatsomstandigheden van bomen;
- versterken van stad-land relatie door sortimentskeuze van bomen.

De ruimtelijke structuur van Leiden is sterk verbonden met de stedenbouwkundige structuur. Invalswegen naar de stad zijn extra aangedikt met bomen en stedenbouwkundige structuren op wijkniveau worden eveneens door bomen versterkt. Als uitgangspunt voor het bomenbeleid is een soortenkeuze per stadsdeel vastgesteld, die aansluit op het sortiment van het aangrenzende landschap. De Bomennota stelt dat ondanks het gebrek aan fysieke ruimte in de straten in Leiden Oost de boom een belangrijke rol in het straatbeeld vervult, omdat voortuinen veelal ontbreken. De eerste Bomennota was sterk gericht op groei van het aantal bomen in Leiden. Bij de evaluatie is geconstateerd dat daar een slag in is gemaakt en in het huidige beleid, de Kaderstelling, is het accent verschoven naar kwaliteit vooral ten aanzien van de bestaande bomen in de stad. De boomnorm, 0,9 boom per woning bij nieuwe ontwikkeling, is echter overleefd omdat de rol van bomen met betrekking tot een gezonde leefomgeving steeds belangrijker wordt.

### **Speelruimtebeleidsplan (1995)**

De derde nota is het Speelruimtebeleidsplan. Eén van de doelstellingen is een kwalitatieve en kwantitatieve verdeling van speelvoorzieningen over de stad en het creëren van ruimte voor jongeren (12-18 jaar), meer avontuurlijke speelplekken en de scheiding tussen openbare speelplekken en speeltuinen proberen op te heffen. Voor Leiden Oost ligt het aantal locaties voor jongeren onder de norm. Voor kleine kinderen zijn er naar verhouding meer speelplekken.

### **Ecologisch beleidsplan (1998)**

De hoofddoelstellingen van het ecologisch beleidsplan zijn:

- Het complementeren dan wel opstellen van een gebiedsdekkend plan voor een duurzame ecologische groenstructuur van 'groene' en 'blauwe' verbindingen vanuit het buitengebied de stad in.
- Door middel van inrichting, communicatie en regelgeving de LES versterken.
- Profielen, beheermethoden en sortimentskeuze koppelen aan de LES.

Het uitgangspunt van het Ecologisch Beleidsplan Leiden (EBL) is om de natuur mee te laten tellen als bewoner van de stad. Hierbij moeten de kansen om de natuur de stad in te halen optimaal worden benut en bedreigingen voor die natuur zoveel mogelijk worden beperkt, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de stad en haar stedelijk groen. Er worden in het Ecologisch Beleidsplan kaders geformuleerd voor ecologische ontwikkelingskansen. Dit gebeurt voor gebieden en verbindingen tussen die gebieden. Binnen en aan de rand van Leiden Oost zijn gebieden aanwezig die ook een belangrijke rol spelen bij het realiseren van de LES.

In 2002 heeft het ecologisch beleidsplan een uitvoeringsprogramma gekregen, het uitvoeringsprogramma ecologisch beleidsplan gemeente Leiden 2002-2005. In dit programma wordt richting gegeven aan acties op het gebied van de regio, natuurdoelstellingen in de stad, natuurlijk beheer, communicatie, ecologische aspecten van stedelijke projecten en natuurmonitoring.

#### **Gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen in Leiden (2005)**

Leiden heeft sinds 2005 een gedragscode voor het omgaan met planten en dieren binnen zijn gemeentegrenzen. Deze Gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen in Leiden dient als leidraad voor ruimtelijke projecten waarbij sprake is van een functieverandering of werkzaamheden waarbij sprake is van een ruimtelijke verandering (zoals sloop, grondwerk of bouw). Het volgen van de gedragscode bij ruimtelijke ontwikkelingen minimaliseert de kans op conflicten met de Flora- en Faunawet. Het Ecologisch toetsingskader voor stedelijke projecten (2003) en het Stadsnatuurmeetnet vormen de basis van de Gedragscode.

#### **Waterbeleid**

De gemeente Leiden heeft samen met het hoogheemraadschap van Rijnland hun visie op water vastgelegd in het Waterplan Leiden. De hieruitvolgende maatregelen zijn in het Uitvoeringsprogramma Waterplan Leiden te vinden. Daarnaast heeft de gemeente een Rioleringsplan.

#### **Waterplan Leiden (verwachting eind 2007)**

Met het Waterplan Leiden hebben de gemeente Leiden en het Hoogheemraadschap van Rijnland afgesproken om gezamenlijk knelpunten in het watersysteem efficiënter op te lossen, kansen te benutten en andere te inspireren om 'Leiden Waterstad' nog beter op de kaart te zetten. In het Waterplan Leiden wordt aan de hand van de volgende vier thema's een visie op het water gegeven: Ruimte voor water, Water als trekpleister, Schoon en gezond water, Water in de wijk.

Deze visie is vertaald in een uitvoeringsprogramma dat naar verwachting eind 2007 wordt vastgesteld.

#### **Woonschepenverordening 2000 en Ligplaatsenplan Woonschepen**

In het plangebied ligt één woonboot in de Nieuwe Rijn. Deze woonboot is hier aanwezig conform het Ligplaatsenplan Woonschepen van januari 2000 en de detailkaart januari 1997. Het beleid is er op gericht om ligplaatsen voor woonschepen en woonboten op te nemen in het bestemmingsplan en daarmee het Ligplaatsenplan en het bestemmingsplan op elkaar af te stemmen.

Tabel 11 Beleidsregels woonschepen in het plangebied

		P24
Lengte locatie		20 meter
Ligplaats:	max. lengte	20,00 meter
	max. breedte	6,00 meter
Woonschip:	max. diepgang	1,00 meter
Opbouw:	max. lengte	18,00 meter
	max. breedte	5,50 meter
	max. hoogte	3,00 meter
Maximale toegestane afstand van de verst verwijderde opbouw tot aan de gevel		6,00 meter

### **\Duurzaam bouwen**

De gemeente Leiden vindt duurzaam bouwen belangrijk. Duurzaam bouwen is 'zodanig bouwen dat zo min mogelijk negatieve effecten op het milieu en de menselijke gezondheid ontstaan, gedurende de hele levensloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving'. Leiden streeft er naar bij elk bouwplan de schade aan het milieu op korte termijn en lange termijn zoveel mogelijk te beperken. Zij wil daarmee de kwaliteit en duurzaamheid van de stedelijke ontwikkeling op een zo hoog mogelijk niveau brengen.

#### *Duurzame stedenbouw*

Duurzame stedelijke ontwikkeling is vooral het inspelen op de kansen van de nieuwe bouwlocatie. Juist door in een vroegtijdig stadium aandacht te besteden aan de specifieke kenmerken en mogelijkheden van de bouwlocatie kan er voor gezorgd worden dat er een aantrekkelijke woon- en voorzieningenniveau ontstaat. In de planontwikkeling wordt daarom op alle schaalniveaus speciale aandacht gegeven aan aspecten van duurzaam bouwen, gebaseerd op het nationale Pakker Duurzame Stedenbouw met minimaal het daarin omschreven ambitieniveau "...altijd doen". In 2005 wordt het duurzame stedenbouwbeleid in Leiden geactualiseerd.

#### *DuBo-pluspakket (2004)*

Het Leidse duurzaam bouwen beleid is opgenomen in het Dubo-pluspakket, dat is vastgesteld in 2004. Het Dubo-beleid heeft betrekking op de bouwsegmenten "woningbouw nieuwbouw", "woningbouw beheer", "utiliteitsbouw" en "grond-, weg- en waterbouw". Per bouwsegment worden ambities geformuleerd, gebaseerd op de desbetreffende Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen. Het in deze pakketten gehanteerde ambitiesysteem, waarbij vaste Dubo-maatregelen worden aangevuld met variabele Dubo-maatregelen tot

het gewenste niveau, is het uitgangspunt voor de maatregelenlijsten. Per bouwproject is het Dubo-pluspakket uitgangspunt voor het programma van eisen. Aan de hand van de maatregelenlijst wordt de projectambitie samengesteld, geconcretiseerd en getoetst.

#### *Taakstelling klimaatbeleid*

Naast het Dubo-pluspakket is er een taakstelling uit het Klimaatbeleid (2003) en het Milieubeleidsplan 2003-2010 (2004), namelijk: Er wordt een energievisie opgesteld en opgenomen in het bestemmingsplan voor alle woningbouwprojecten met meer dan 250 woningen. De energievisie bestaat uit een inventarisatie van haalbare opties, een selectie van de opties in maatregelenpakketten en in energievoorzieningen en een berekening van de selectie. De selecties worden getoetst aan de doelstellingen uit het regionale Dubo-pluspakket en op haalbaarheid.

#### **Speelruimtebeleidsplan**

De derde nota is het Speelruimtebeleidsplan. Eén van de doelstellingen is een kwalitatieve en kwantitatieve verdeling van speelvoorzieningen over de stad en het creëren van ruimte voor jongeren (12-18 jaar), meer avontuurlijke speelplekken en de scheiding tussen openbare speelplekken en speeltuinen proberen op te heffen. Voor Leiden Oost ligt het aantal locaties voor jongeren onder de norm. Voor kleine kinderen zijn er naar verhouding meer speelplekken.

#### **Nota Handhaving**

Handhaving betekent ervoor zorgen dat de door de overheid gestelde regels worden nageleefd. handhaven is aan de orde op tal van keuzemomenten in de ruimtelijke beleidsprocessen en het bestemmingsplan is daarin een belangrijk onderdeel. De basis voor handhaving is gelegen in de Algemene wet bestuursrecht.

De kwaliteit van het bestemmingsplan bepaalt in belangrijke mate de stuurmogelijkheden. Mede in het belang van een goede handhaving moet de bedoeling van de regelgeving duidelijk zijn uit het bestemmingsplan blijken en moeten de planvoorschriften zo leesbaar en begrijpelijk mogelijk zijn. Bovendien is van belang aan te geven op welke wijze in de praktijk inhoudt wordt gegeven aan het waarborgen van de rechtszekerheid en gelijke behandeling van burgers. Daarom is het van belang dat het bestemmingsplan handhaving aan de orde stelt. In de juridische toelichting komt dit aan bod.

De gemeentelijke nota handhaving vormt de basis voor de handhavingparagraaf in bestemmingsplannen. Daarnaast biedt de nota een steviger juridische basis voor de uitvoering van het handhavingsbeleid.

## 11. UITGANGSPUNTEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN

### 11.1 Inleiding

Dit hoofdstuk vormt de kern van het bestemmingsplan. In de volgende paragrafen wordt namelijk de ruimtelijke en functionele visie op het plangebied beschreven. Er wordt duidelijk 'welke kant de gemeente op wil' met het gebied, welke ambities er zijn en hoe die bereikt kunnen worden. Door het formuleren van algemene uitgangspunten en randvoorwaarden wordt duidelijk welke ontwikkelingen de komende jaren gaan plaats vinden en juridisch mogelijk worden gemaakt in het voorliggende bestemmingsplan.

In algemene zin geldt de Nota 'Bestemmingsplan Nieuwe Stijl'<sup>18</sup> als uitgangspunt voor ruimtelijke en functionele voorwaarden ten aanzien van het bestemmingsplan. Dit rapport is een handleiding voor het maken van bestemmingsplannen in de gemeente Leiden waarin onder meer globaliteit en flexibiliteit centraal staan. Alle nieuwe bestemmingsplannen in de gemeente moeten volgens deze handleiding worden opgesteld.

### 11.2 Uitgangspunten

#### Ruimtelijke en functionele hoofdstructuur

Het doel van onderhavig bestemmingsplan is *beheer* van de huidige situatie en het (*her*)ontwikkelen van enkele gronden. Het bestemmingsplan wordt gekarakteriseerd als een beheerplan. Dit betekent dat in hoofdzaak het uitgangspunt is de bestaande situatie in het plan vast te leggen. Naast beheer van de huidige situatie speelt er in het plangebied een belangrijke ontwikkeling die in het bestemmingsplan is opgenomen. Hoofdstuk negen beschrijft de stedenbouwkundige randvoorwaarden en uitgangspunten voor de ontwikkelingslocatie in het plangebied. De hoofdstructuur van deze locatie is hierin vastgelegd.

#### Water en groenstructuur

het bestemmingsplan bevat een waterparagraaf met daarin aandacht voor:

- een omschrijving van de te verwachten effecten van de ruimtelijke ingreep op de waterkeringszorg en de waterhuishouding. Het inundatierisico en de consequenties voor de waterkwaliteit, de waterkwantiteit en de riolering worden behandeld;
- een beschrijving van de wijze waarop de initiatiefnemer het wateradvies van de waterbeheerder(s) heeft verwerkt. Indien wordt afgeweken van het wateradvies dient daarvoor een motivering te worden opgenomen;

---

<sup>18</sup> Gemeente Leiden (2000), *Bestemmingsplan Nieuwe Stijl; nieuwe stijl, nieuwe praktijk*. Gemeente Leiden: Leiden.

- een beschrijving van de wijze waarop het wateradvies vertaald wordt naar de plankaart en voorschriften.

Bij stedelijke herstructureringsgebieden dient voldoende ruimte te worden gereserveerd voor open water. Als provinciale richtlijn geldt een percentage van 10% van het bruto oppervlak. In overeenstemming met de waterbeheerder(s) kan hiervan worden afgeweken.

### **Cultuurhistorie en archeologie**

In ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden, waaronder monumenten en archeologie. Dit betekent dat als cultuurhistorische waarden bekend zijn of verwacht worden ruimtelijke plannen een cultuurhistorische paragraaf moeten bevatten.

De volgende uitgangspunten voor archeologie genoemd:

- archeologisch waardevolle gebieden moeten worden beschermd:
  - beschermde archeologische monumenten;
  - terreinen met archeologische waarden volgens de Archeologische Monumentenkaart en/of de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van Zuid-Holland;
- bestemmingsplannen dienen een juridische regeling te bevatten die in voldoende mate bescherming biedt tegen werkzaamheden die zouden kunnen leiden tot verstoring van het bodemarchief;
- in gebieden die in de *Cultuurhistorische Hoofdstructuur* zijn aangemerkt als gebieden met een zeer grote tot redelijke kans op archeologische sporen dient bij het voorbereiden van verstorende plannen verplicht verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. In ruimtelijke plannen dient aandacht te worden besteed aan de conclusies en de eventuele ruimtelijke consequenties van het verkennend onderzoek.

### **Verkeer en infrastructuur**

Ten zuiden van het plangebied ligt de verhoogd aangelegde rijksweg A4. Langs deze rijksweg dient een bebouwingsvrije zone in acht te worden genomen van 50 meter. Afwijkingen hiervan zijn uitsluitend mogelijk na overleg met de wegbeheerder. De bebouwingsvrije zone is gerekend vanuit de kant van het wegdek.

### **Parkeren**

In de planvoorschriften zijn geen bepalingen omtrent het parkeren opgenomen. Parkeernormen zijn aan veranderingen onderhevig bijvoorbeeld als gevolg van het autobezit en -gebruik. Het zou onjuist zijn om in het plan een norm op te nemen die aan veroudering onderhevig is. Niettemin moet toch voldaan worden aan normen inzake de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen. Bij nieuwbouw en bij ingrijpende verbouwingen of veranderingen van bestaande gebouwen zal de gemeente erop toezien dat voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein dan wel in of onder een gebouw beschikbaar is. Dat betreft zowel de gebruikers als de bezoekers van een gebouw. De parkeerbehoefte kan

niet op de eventuele capaciteit van het openbaar gebied afgewenteld worden. Op grond van de Bouwverordening (artikel 2.5.30) zal in voorkomende gevallen een parkeereis worden gesteld. Als daaraan niet wordt voldaan kan geen bouwvergunning worden verleend, ook al past het gebouw in het bestemmingsplan.

Momenteel is een plan met Leidse parkeernormen in voorbereiding. Als dat is vastgesteld zal een bouwplan in eerste instantie, voor wat betreft het parkeren en de toepassing van art. 2.5.30 van de Bouwverordening, aan dat plan worden getoetst. Zolang er geen parkeernormen voor de Leidse situatie zijn vastgesteld, zullen conform de bouwverordening de parkeernormen van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) gebruikt worden als richtlijn om de benodigde parkeerbehoefte te bepalen. In de desbetreffende publicaties wordt gedetailleerd aangegeven wat de standaard parkeerbehoefte is in relatie tot de functie van een gebouw.





## 12. JURIDISCHE VORMGEVING

### 12.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de bestaande en gewenste nieuwe situatie in het plangebied juridisch is vertaald. Het juridische deel van een bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en de voorschriften.

De voorschriften bevatten regels voor het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

Op de plankaart staat exact aangegeven waar wel of niet gebouwd mag worden, voor welke functies e.d. De plankaart vormt samen met de voorschriften het voor de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan.

De toelichting maakt juridisch gezien geen deel uit van het bestemmingsplan en heeft dan ook geen bindende werking. De toelichting heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en voorschriften.

### 12.2 Globaliteit en flexibiliteit

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan langere tijd mee kan gaan. Om die reden is het bestemmingsplan gebaseerd op zo goed mogelijk afgewogen inzichten en beleid. Daarnaast is het wenselijk dat de voorschriften niet dieper ingrijpen dan nodig is voor een verantwoord ruimtelijk beleid en bescherming van belanghebbenden. Binnen die randvoorwaarden streeft de gemeente naar een zo groot mogelijke ontplooiingsruimte voor burgers, bedrijven, corporaties en andere organisaties. Daarom is het wenselijk het bestemmingsplan enigermate globaal en flexibel op te zetten.

De globaliteit in het bestemmingsplan komt tot uiting in de ruimere doeleindenomschrijvingen in de voorschriften dan tot nu toe gebruikelijk is. Zo is er een verzamelbestemming voor alle verschillende vormen van wonen. Binnen de bestemming maatschappelijke doeleinden zijn vele functies ondergebracht die traditioneel tot de bijzondere doeleinden worden gerekend. De bouwvoorschriften voor erfbebouwing zijn eveneens verruimd. Voorts biedt de planopzet de mogelijkheid voor een wat ruimere regeling van bebouwingvlakken en -hoogtes op de plankaart.

Ruime flexibiliteit wordt geboden via specifieke en algemene vrijstellingen bij de bestemmingen. Vrijstellingsbepalingen zijn geboden wanneer niet op voorhand kan worden afgewogen of een initiatief in een concreet geval planologisch toelaatbaar is. De juridische

mogelijkheden voor vrijstellingsbepalingen zijn beperkt door de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Vrijstellingen moeten objectief begrensd zijn en mogen geen wijziging van de bestemming inhouden. Ook voor aanbouwen, bijgebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en bouwwerken van openbaar nut biedt het Besluit op de ruimtelijke ordening ruime mogelijkheden, zodat deze niet als vrijstelling in het bestemmingsplan behoeven te worden opgenomen.

### **12.3 Opzet en volgorde**

De voorschriften van het bestemmingsplan zijn op de volgende wijze opgebouwd.

**Artikel 1 en 2** Definities: begripsomschrijvingen en bepalingen t.a.v. meten

**Artikel 3 t/m 18** Bestemmingen (omschrijving), wijzigingsbevoegdheid en aanlegvergunning beeldbepalende panden

**Artikel 19 t/m 25** Algemene bepalingen

- vrijstellingen
- gebruiksbepalingen
- overgangsrecht
- strafbepaling
- slotbepaling

De volgorde van de voorschriften binnen één artikel is (voor zover van toepassing):

**Lid 1** Doeleindenomschrijving

**Lid 2** Nadere bepalingen inzake de bestemming en het gebruik

**Lid 3** Bebouwingsvoorschriften

**Lid 4** Vrijstellingen

**Lid 5** Nadere eisen

### **12.4 Bestemmingen**

Er is een keuze gemaakt om gebruiksvormen die op planologische gronden onderscheiden kunnen worden een aparte bestemming te geven. Deze keuze is gebaseerd op richtlijnen die het Rijk heeft verstrekt. Daarnaast is toepassing gegeven aan de Nota Bestemmingsplan Nieuwe Stijl waarin gedetailleerde richtlijnen voorkomen ten aanzien van de planopzet. Ieder plan heeft overigens gebiedseigen kenmerken. Binnen de genoemde nota kunnen voor specifieke situaties uitzonderingen worden gemaakt. In de nu volgende paragrafen worden de afzonderlijke bestemmingen toegelicht en verklaard.

#### **12.4.1. Woondoeleinden**

Alle woonvormen en woningtypes zijn ondergebracht in één woonbestemming. Dit verhoogt de flexibiliteit en sluit goed aan op het huisvestingsbeleid. Binnen deze bestem-

ming worden zowel de eengezinshuizen begrepen als de flatcomplexen en de fraaie landhuizen langs de Rijn. Er bestaat vrijheid van indeling: er zijn geen voorschriften opgenomen die betrekking hebben op de splitsing van panden. Een groot huis kan aldus in twee of meer appartementen worden opgedeeld. Alle woningen zijn opgenomen in de bebouwingsstroken of –vlakken. De hoofdgebouwen moeten binnen die stroken of vlakken worden gebouwd. Daarbuiten zijn aanbouwen en/of vrijstaande bijgebouwen toegestaan: maximaal 50% van het bij een woning behorende terrein (gemeten vanaf de voorgel of het verlengde daarvan) tot maximaal 35 m<sup>2</sup> per woning. Dat is ruim voldoende voor de bouw van een woninguitbreiding, schuren, dierenverblijven of autostallingen. De uitoefening van beroep of bedrijf aan huis is toegelaten mits het geen hinderlijke vormen daarvan betreft. Kleine bedrijvigheid is toegestaan tot maximaal categorie I van de lijst van Bedrijfsactiviteiten die deel uitmaakt van de voorschriften.

#### *Detailhandel en kantoren*

Gronden waar ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan bestaande detailhandel of kantoren aanwezig waren hebben binnen de woonbestemming de betreffende aanduiding gekregen.

#### *Beroep aan huis*

Tot het wonen wordt ook de uitoefening van een beroep aan huis gerekend. Het beleid van de gemeente is er op gericht dit waar mogelijk te stimuleren. Voor eerstelijns gezondheidszorg en voor kinderopvang is specifiek beleid opgesteld, gericht op vergroting van de vestigingsmogelijkheden. In lijn met dit beleid is gekozen voor een ruime omschrijving van beroep aan huis; hierin worden beroepen in de sfeer van persoonlijke dienstverlening zoals pedicure en kapper niet gediscrimineerd ten opzichte van de traditionele vrije beroepen zoals huisarts, advocaat en notaris. Daarbij is de uitoefening alleen toegestaan als het gaat om een bewoner van het pand en het wonen de hoofdfunctie blijft. Voor beroepsuitoefening is het gebruik dan ook beperkt tot een maximum van 40% van de woning.

Onderstaande lijst geeft een overzicht van de verschillende beroepsgroepen die onder beroep aan huis vallen:

- zakelijke dienstverlening (advocaat, notaris, makelaar, administratiekantoor, verzekeringskantoor etc.);
- eerstelijnsgezondheidszorg (huisarts, tandarts, fysiotherapeut, verloskundige, etc.);
- persoonlijke dienstverlening (kapper/ pedicure etc.): in verband met openbare orde wordt prostitutie uitgesloten;
- kinderopvang.

#### *Tuinen*

Als sprake is van rijenhuizen ligt het voor de hand mogelijk te maken dat in de achtertuin de daarbij passende bebouwing wordt opgericht. Als echter sprake is van grote huizen zoals landhuizen met tuinen die een grote oppervlakte bestrijken en flatcomplexen waar grasvelden en andere groenvoorzieningen bij behoren, moet voorkomen worden dat te-

veel bebouwing wordt opgericht. In die gevallen is of de bestemming "Tuin" toegekend waarbinnen niet gebouwd mag worden of een aanduiding "Groenvoorzieningen" gegeven die eveneens het open karakter van de gronden garandeert. Er mogen overigens wel hekken e.d. worden geplaatst. De grasvelden e.d. die bij flats horen bezitten vaak een openbaar karakter. In een aantal gevallen is een woningbouwcorporatie eigenaar van deze gronden. Formeel heeft men het recht deze gazons e.d. aan de openbaarheid te onttrekken.

### **Maatschappelijke doeleinden**

De bestemming 'Maatschappelijke doeleinden' is ruim opgezet. Hieronder vallen bijvoorbeeld onderwijsvoorzieningen, kinderopvang, (para)medische en verpleegvoorzieningen, bejaardenvoorzieningen, welzijns- en culturele voorzieningen, sociale voorzieningen (waaronder opvangcentra of sociaal pension), overheidsvoorzieningen (waaronder wijkonderkomens, politiebureaus, brandweerkazernes), religieuze voorzieningen en voorzieningen van openbaar nut. Het verzorgingshuis Roomburgh valt onder deze bestemming. Voor een belangrijk deel vervullen de gebouwen een woonfunctie. Daarom is op de plankaart tevens de letter W ingeschreven. Er bestaan uitbreidingsplannen voor Roomburgh. Deze zijn in het voorliggende bestemmingsplan nog niet weergegeven omdat ze nog nader uitgewerkt moeten worden. Als het zover is dat deze plannen aan omwonenden gepresenteerd kunnen worden zal een afzonderlijk planologisch traject gevolgd worden. Onderdeel daarvan is een terinzagelegging en een inspraak- en informatiebijeenkomst.

### **Gemengde doeleinden**

De bestemming 'Gemengde doeleinden' is aan de winkelstrip aan de IJsselkade toegekend. Op de begane grond is detailhandel en dienstverlening (kapper etc.) verplicht. Het wonen op de begane grond is aan dit gedeelte van de IJsselkade niet toegestaan. Dat zou afbreuk doen aan het winkelgebied. Liever tijdelijke leegstand dan wonen omdat het dan een onomkeerbaar proces betreft. De nadruk voor de begane grond blijft dus op detailhandel en dienstverlening. Erboven kan gewoond worden. In de voorschriften is een vrijstelling opgenomen met behulp waarvan toegestaan kan worden dat op de verdieping boven winkels bijv. dienstverlening wordt uitgeoefend, dan wel dat een gedeelte van een woning bij een winkel wordt gevoegd.

### **Bedrijfsdoeleinden**

De bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' kan in principe alle bedrijfstypes omvatten. Het is echter beleidsmatig wenselijk om bepaalde bedrijfstypes uit te sluiten die hinder of (milieu-)overlast zouden kunnen veroorzaken. Daarom is aan het plan een Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegevoegd. Een bedrijf moet qua bedrijfsvoering passen binnen de bedrijfsoorten die krachtens deze lijst toegestaan kunnen worden. Omdat de bedrijven zich alle temidden van een woonomgeving bevinden zal de bedrijfsvoering zich tot en met categorie 2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten moeten afspelen. Het betreft de bedrijfsoorten die geen of geringe hinder voor de omgeving opleveren. Er zijn echter bestaande bedrijven binnen de categorie 3 van genoemde lijst. Teneinde te voorkomen dat de bedrijfs-

voering van deze bedrijven in strijd komt met het plan zijn aan die bedrijven zgn. maatbestemmingen toegekend waarbinnen de bestaande bedrijfsvoering (binnen categorie 3) gelegaliseerd wordt. Bij bedrijfsbeëindiging zal een nieuw bedrijf – tenzij de bestaande bedrijfsvoering wordt voortgezet – binnen categorie 2 moeten vallen. Die categorie is overigens ruim genoeg zodat de opgenomen kwalificering geen nadeel teweeg zal brengen. Bij ieder bedrijf mag een bedrijfswoning worden gebouwd. De bedrijven in dit gebied verschillen wat dat betreft van de bedrijven op een industrieterrein. Een bedrijfswoning wordt beschouwd als een normaal bedrijfsgebouw. Een dergelijke woning hoeft niet in alle gevallen aan de straatzijde opgericht te worden.

Detailhandel binnen de bedrijven is niet toegestaan. Dit gebied leent zich niet voor detailhandelsbedrijven. Hetzelfde geldt voor bouwmarkten en tuincentra. Bij ieder bedrijf mogen bedrijfskantoren worden gebouwd. De oppervlakte daarvan is gelimiteerd op maximaal 50% van de totale bedrijfsvloeroppervlakte. Het is niet de bedoeling dat zelfstandige kantoren op de bedrijfslocaties tot ontwikkeling komen.

### **Kantoren**

Het gemeentelijk beleid is er op gericht kantoren te concentreren op enkele locaties in de stad. Het is dan ook logisch om voor andere gebieden concurrerende bestemmingen zoveel mogelijk uit te sluiten. Er zijn in het plangebied twee gebouwen of gebouwencomplexen aan te wijzen met een uitsluitende kantoorfunctie. Voor wat betreft het advocatenkantoor kan nog vermeld worden dat een fraaie villa die bij dit kantoor getrokken is eventueel weer voor woondoeleinden in gebruik genomen kan worden. Daarom is in het desbetreffende deel van het bestemmingsvlak de letter W geplaatst.

### **Horeca**

Onder de bestemming 'Horecadoeleinden' vallen inrichtingen die logies of maaltijden en dranken voor consumptie ter plaatse of in de directe omgeving verstrekken. Afhaalrestaurants en traiteurs vallen niet onder horeca maar onder detailhandel/dienstverlening. Vanwege de ruimtelijke uitstraling en de verschillen in overlast is gekozen voor een differentiatie in categorieën in aansluiting op de gewijzigde APV. In het plangebied is één horecavoorziening gevestigd aan de Hoge Rijndijk.

### **Jachthaven**

Binnen het plangebied valt de Jachthaven op het Waardeiland. Deze voorziening valt binnen de specifieke bestemming jachthaven. Daaronder worden tevens de steigers begrepen die op de plankaart van een afzonderlijke aanduiding zijn voorzien. In de voorschriften is een vrijstelling opgenomen met behulp waarvan het aantal steigers uitgebreid kan worden. In het clubgebouw mag horeca worden uitgeoefend doch uitsluitend in samenhang met de jachthaven.

### **Groenvoorzieningen**

De bestemming 'Groenvoorzieningen' omvat openbaar groen zoals parken, water, groenstroken, brede bermen, maar ook particulier groen zoals tuinen en groenstroken bij flats.

Het aanbrengen van verhardingen in deze bestemming is niet mogelijk, behoudens ten behoeve van paden e.d. Er kunnen dus geen parkeerplaatsen ten koste van het openbaar groen worden aangelegd.

#### **Water**

De waterwegen hebben de bestemming water gekregen. Kleine waterpartijen en sloten in parken en dergelijke kunnen ook onder de bestemming 'Groenvoorzieningen' vallen. Het bestemmingsplan moet er in ieder geval in kunnen voorzien dat zulke waterpartijen soms gedeeltelijk gedempt of verplaatst worden. Het water is op één plaats mede bestemd voor het innemen van ligplaatsen voor een woonschip. Deze ligplaats komt ook voor op de kaart deel uitmaken van het Ligplaatsenplan Woonschepen. De afmetingen van het woonschip zijn geregeld in het Ligplaatsenplan. Op de plankaart is alleen de locatie en het toegestane aantal woonschepen aangegeven.

#### **Verkeersdoeleinden**

De bestemming 'Verkeersdoeleinden' omvat doorgaande wegen met bijbehorende voet- en fietspaden, bermen, groen en water en bijbehorende bouwwerken. Alleen de Hoge Rijndijk valt onder deze bestemming. De indeling van de weg is binnen deze bestemming vrij.

#### **Verblijfsgebied**

Onder 'Verblijfsgebied' vallen de overige wegen onder met bijbehorende voet- en fietspaden, bermen, groen en water en bijbehorende bouwwerken. Ook voort deze bestemming geldt dat de indeling in rijbanen, voet- en fietspaden, bermen, groenvoorzieningen, parkeerplaatsen e.d. niet in het bestemmingsplan is vastgelegd. De gemeente kan naar bevind van zaken besluiten de inrichting aan te passen. Gebruikelijk is dat belanghebbende van dergelijke maatregelen op de hoogte worden gebracht. Een herindelingsplan wordt met omwonenden besproken en er kunnen opmerkingen worden gemaakt waarmee rekening wordt gehouden.

#### **Archeologische waarden (dubbelbestemming)**

Voor drie niveaus van archeologische waarden is een dubbelbestemming opgenomen ter bescherming van de in het gebied te verwachten archeologische sporen. Hier geldt dat daar waar de dubbelbestemming samenvalt met de hoofdbestemming primair de regels van de dubbelbestemming gelden.

#### **Primair waterkering (dubbelbestemming)**

Binnen het plangebied ligt een waterkering, die in een afzonderlijke (dubbel)bestemming is opgenomen. Binnen deze bestemming is het slechts toegestaan bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te bouwen die ten dienste staan van deze bestemming. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen voor bouwwerken ten behoeve van onderliggende hoofdbestemmingen (zoals bijvoorbeeld het Woongebied). Deze vrijstelling wordt uitsluitend verleend, indien het belang van de waterkering hierdoor niet one-

venredig wordt aangetast wordt. Alvorens een bouwvergunning te verlenen dient advies te worden ingewonnen bij de beheerder van de waterkering, in dit geval het Hoogheemraadschap van Rijnland.

## **12.5 Algemene bebouwingsvoorschriften**

Ter bescherming van de belangen van derden/ belanghebbenden (zoals burens) en uit een oogpunt van een goede stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit, is het noodzakelijk om de bebouwingsmogelijkheden te reguleren en waar nodig te limiteren. Dit betreft met name de situering, massa en hoogte van de bebouwing.

Daarbij is zoveel mogelijk aan het uitgangspunt van een flexibele en globale regeling vastgehouden.

### **Bebouwingsgrenzen**

Omdat in de praktijk blijkt dat het erg handig is als direct duidelijk is waar gebouwd kan worden, worden daartoe bouwvlakken/ bebouwingsgrenzen aangegeven. Ondergronds bouwen is toegestaan. Bij die toepassing wordt rekening gehouden met de bebouwingsgrenzen 'boven' de grond. De bebouwingsgrenzen vallen in de meeste gevallen samen met de gevels van de gebouwen. Vergroting van gebouwen is dus in de meeste gevallen aan beperkingen onderhevig. De voorgevels van gebouwen moeten in de voorgevelbouw grens worden geplaatst.

### **Bouwhoogten**

Voor de meeste panden is de maximale bouwhoogte afgestemd op de bestaande situatie. Langs de Hoge Rijndijk komt in het algemeen bebouwing voor in twee of drie lagen. Waard het panden betreft met een lage gootlijn kan in een aantal gevallen een verdieping worden toegevoegd. Plat afgedekte panden mogen van een kap worden voorzien als dit op de plankaart is aangegeven..

De noodzakelijke flexibiliteit qua bebouwingshoogte wordt vormgegeven in een vrijstellingsbepaling in de voorschriften.

Daarnaast is het mogelijk dat Burgemeester en Wethouders nadere eisen stellen uit het oogpunt van stedenbouwkundige of ruimtelijk-functionele wenselijkheid.

## **12.6 Bebouwingsvoorschriften voor erfbebouwing bij woningen**

Het gemeentelijk beleid voor bestemmingsplannen is er op gericht om waar dat ruimtelijk en planologisch niet op bezwaren stuit, burgers de gelegenheid te bieden om hun woning uit te breiden en bij de woning passende bouwwerken in de tuin of op het erf te bouwen.

Er is een aantal ruimtelijke redenen voor beperking van de bouw mogelijkheden. In de eerste plaats kan de beeldkwaliteit geschaad worden. Dat geldt vooral voor allerlei bouwsels aan de straatzijde in de voortuin die beeldverstoring werken. Bebouwing in de achtertuin voor zover onzichtbaar vanaf de straat, heeft geen invloed op de beeldkwaliteit.

Een tweede aspect is de leefbaarheid en het belang van groen en bomen. Totaal volgebouwde bouwblokken verliezen aan ruimtelijke kwaliteit.

Ook op perceelsniveau neemt de kwaliteit af omdat de meeste woninggebruikers prijs stellen op een gedeeltelijk open tuin en erf.

Tenslotte wordt het woongenot geschaad bij het onbeperkt volbouwen van tuinen en erven door burens. Dat gaat ten koste van uitzicht, daglichttoetreding, bezonning en leefbaarheid.

## **12.7 De praktijk**

### **Situering erfbebouwing**

Uitgangspunt is vrijheid voor de burger voor de situering van erfbebouwing, mits die achter de voorgevelbouw grens wordt geplaatst. Uit een oogpunt van beeldkwaliteit is het niet wenselijk dat aanbouwen en bijgebouwen voor de voorgevelbouw grens geplaatst worden.

### **Aanbouwen en bijgebouwen**

Voor de zij- en achtertuin bestaat er vooral behoefte aan woninguitbreiding in de vorm van een aanbouw en daarnaast aan het plaatsen van een losstaande berging.

Aanbouwen maken functioneel onderdeel uit de woning en zijn daarmee bouwkundig en inwendig verbonden. Voorbeelden: serres, uitgebouwde keukens, bijkeukens en hobbykamers. Bijgebouwen zijn onafhankelijk van de woning. Het betreft dan de vrijstaande gebouwtjes: bergingen, schuurtjes e.d.

Voor wat betreft aanbouwen ten behoeve van woningvergroting geldt dat deze gemeten vanuit de bestaande achtergevel maximaal 2,50 m diep mogen zijn. De hoogte wordt afgestemd op de hoogte van de begane grond waaraan aangebouwd wordt. Deze maat wordt opgenomen in alle recente bestemmingsplannen. Daarom is deze maat aangehouden als standaard. Om de tuinen grotendeels open te houden mogen deze voor maximaal 50% bebouwd worden, met daarnaast een maximum van 35 m<sup>2</sup>.

Om te voorkomen dat de hoogte van aan- en bijgebouwen als storend wordt ervaren, is deze aan een maximum gebonden. De maten hiervan sluiten aan bij de Woningwet.

### **Erfafscheidingen**

Als er beperkingen worden gesteld aan de hoogte van bijgebouwen en aanbouwen is het logisch om dat ook te doen bij schuttingen en dergelijke. Hoge schuttingen kunnen de leefbaarheid verminderen en zonlicht en daglicht wegnemen. Voor een goede privacy is een hoogte van 1,8 meter voor schuttingen in de achtertuin voldoende. Omdat de Woningwet een hoogte tot 2 meter vergunningvrij laat, en 2 meter dus de ondergrens vormt, is die gekozen als grens. In de voortuin is het uit een oogpunt van beeldkwaliteit en sociale controle wenselijk het open karakter van de straat en het straatbeeld te beschermen en hoge bouwwerken te weren. De Woningwet bepaalt dat erfafscheidingen in de voortuin tot 1 meter hoogte vergunningvrij zijn.



De Bouwverordening bepaalt in art. 2.5.18 lid 1 dat hogere erfafscheidingen dan de vergunningvrije niet zijn toegestaan. Omdat dit onderwerp in de Bouwverordening adequaat geregeld wordt, is afgezien van regeling in het bestemmingsplan.

## **12.8 Algemene voorschriften**

### *Algemeen*

Hierin zijn de begripsomschrijvingen, de wijze van meten, en de gebruiks-, overgangs-, straf- en slotbepalingen ondergebracht. Bij de begripsomschrijvingen zijn uitsluitend die begrippen gedefinieerd waarvan de omschrijving afwijkt van het dagelijkse spraakgebruik of aanleiding kan geven tot onduidelijkheid.

De oudere bestemmingsplannen bevatten soms onnodige belemmeringen voor ondergronds bouwen, dat uit een oogpunt van de 'compacte-stad-gedachte' en intensief ruimtegebruik juist dient te worden gestimuleerd. Daarom is aan de bepalingen over het meten toegevoegd dat die voorschriften ook betrekking hebben op ondergrondse bouwwerken. Bovendien is de definitie van bouwlaag en -hoogte zo gekozen dat die geen beletsel vormen voor ondergronds bouwen.

## **12.9 Handhaving**

Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van een bestemmingsplan is dat de in het plan opgenomen voorschriften handhaafbaar dienen te zijn. Handhaving van het ruimtelijk beleid verdient meer aandacht omdat het een voorwaarde is voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied.

Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan 'Leiden Oost' is aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de in het plan opgenomen voorschriften. Vier factoren zijn van wezenlijk belang voor een goede handhaving van de voorschriften.

### **1. Voldoende kenbaarheid geven aan het plan**

Een goede handhaving begint bij de bekendheid van de bestemmingsplanvoorschriften bij degenen die direct door de voorschriften worden geraakt. Met het oog hierop wordt door een voorlichtingsbijeenkomst bekendheid gegeven aan het doel van het bestemmingsplan en de daarin opgenomen bestemmingsplanvoorschriften. Daarnaast heeft de Wet op de Ruimtelijke Ordening in de bestemmingsplanprocedure een aantal inspraakmomenten ingebouwd waarbij het bestemmingsplan voor het publiek ter inzage wordt gelegd.

### **2. Voldoende draagvlak voor het beleid en de regelgeving in het plan**

De inhoud van een bestemmingsplan kan slechts worden gehandhaafd als de voorschriften en het achterliggende beleid in overwegende mate door belanghebbenden wordt ondersteund. Dit wil zeggen dat zowel de bevolking als het gemeentebestuur en de amb-

tenaren zich in de bestemmingsplanregeling kunnen vinden. Natuurlijk kan niet een ieder zich vinden in elk onderdeel van het plan. Daarom is het belangrijk dat keuzes goed worden gemotiveerd. Uitgangspunt hierbij is een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan.

### **3. Inzichtelijke en realistische regeling**

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn. Dit houdt in: helder van opzet en niet onnodig beperkend of inflexibel. Daarbij moet wel voorkomen worden dat de voorschriften zo vaag worden dat de bepalingen in het bestemmingsplan niet meer te controleren zijn. De voorschriften moeten niet meer beogen te regelen dan strikt noodzakelijk is.

### **4. Handhavingsbeleid**

Het sluitstuk van een goede handhaving van de in dit bestemmingsplan opgenomen regelgeving is een adequaat en consequent uitgevoerd handhavingsbeleid. Hierin speelt het regelmatig uitvoeren van controles in het plangebied een belangrijke rol. Daarnaast moeten adequate maatregelen getroffen (kunnen) worden indien de voorschriften worden overtreden. Indien deze maatregelen achterwege blijven, ontstaat rechtsonzekerheid hetgeen niet bevorderlijk is voor eventueel handhavend optreden door de gemeente. De uitgangspunten met betrekking tot handhaving van de ruimtelijke regelgeving in de gemeente Leiden zijn vastgelegd in een aparte handhavingsnota (in voorbereiding). Deze nota heeft ook betrekking op de in dit plan opgenomen voorschriften.

### **13. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

Naast de ruimtelijk-functionele en milieutechnische haalbaarheid is tevens de economische en financiële haalbaarheid van de plannen van belang. Er moet aangetoond kunnen worden dat kosten en opbrengsten in evenwicht zijn; financieel-economisch moeten de plannen haalbaar zijn.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft voornamelijk een conserverend karakter. De uitvoering ervan brengt geen kosten met zich mee voor de gemeente. Het ontwikkelen van de potentiële ontwikkelingslocatie wordt door de betrokken marktpartijen bekostigd. Geconcludeerd kan daarom worden dat het bestemmingsplan financieel-economisch uitvoerbaar is.



## 14. OVERLEG EN INSPRAAK

### 14.1 Wettelijk vooroverleg

Artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zullen worden geïnformeerd. De reacties van deze instanties zijn indien daar aanleiding toe bestond in het plan verwerkt.

De inspraak is afgerond en het overleg op basis van art. 10 Bro is gevoerd. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de Inspraaknota die als bijlage aan deze toelichting is toegevoegd. De wijzigingen die het gevolg zijn van inspraak en overleg zijn in de stukken verwerkt. Aan het eind van de Inspraaknota komt een Staat van Wijzigingen voor waarin alle veranderingen in de stukken worden opgesomd. Aldus zijn alle wijzigingen op overzichtelijke wijze te raadplegen.

### 14.2 Inspraak

Artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is daarmee vervallen en daarmee ook de inspraakverplichting. Dat betekent dat ruimtelijke plannen (o.a. bestemmingsplannen) worden voorbereid met toepassing van de Algemene wet bestuursrecht. In Leiden is de Insp[aa]kverordening van kracht. Op grond van die verordening moeten voor ruimtelijke plannen een inspraakprocedure worden gevolgd. In de Insp[aa]knota die als bijlage aan deze toelichting is toegevoegd is een verlag opgenomen van de inspraakprocedure. Onderdeel daarvan is een terinzagelegging met de mogelijkheid om reacties aan burgemeester en Wethouders kenbaar te maken. Tevens is een inspraakavond georganiseerd. Met betrekking tot de Chrispijnlocatie moet nog vermeld worden dat in de periode tussen de inspraakprocedure en de terinzagelegging in ontwerp nog een extra bewonersbijeenkomst is belegd waarop het bouwplan is toegelicht door de architect van de projectontwikkelaar. Er is verder aangegeven hoe de verkeersoplossing vorm gegeven wordt waar bij het in- en uitrijdend verkeer via de hoge Rijndijk wordt afgewikkeld.

Voor een nader inzicht in de ontvangen reacties en de wijze waarop het plan – waar nodig en mogelijk - is aangepast wordt naar de Inspraaknota verwezen. De algemene conclusie is dat het plan een redelijk draagvlak heeft. Een uitzondering is de Chrispijn ontwikkelinglocatie waar veel kritiek op geuit is. Aan een deel van de gemaakte opmerkingen kon tegemoet gekomen worden.



## **BIJLAGEN**





# BIJLAGE 1 VERSLAG INSPRAAKAVOND VOORONTWERP LEIDEN OOST

## Verslag inspraakavond voorontwerp Leiden Oost

Gehouden op woensdag 15 februari 2006

Atrium van het Stadsbouwhuis, Langengracht 72 in Leiden.

Aanwezig:

de heer A. de Jong

De heer S. Flohr

De heer K. Forouzand

De heer P. Zuidhof

Mevrouw M. Luijendijk

Beleidsmedewerker afd. Ruimtelijk Beleid (Voorz.)

Beleidsmedewerker afd. Ruimtelijk Beleid

Senior stedenbouwkundige afd. Stedenbouw en groen

Adviesbureau BRO te Amsterdam

afd. Ruimtelijk Beleid (verslag)

Voorts waren in de zaal ca. 24 belangstellenden en 2 betrokken ambtenaren aanwezig.

### Verslag.

#### 1. Opening.

De heer **De Jong** opent de bijeenkomst en heet alle aanwezigen welkom.

Momenteel ligt het voorontwerp bestemmingsplan Leiden Oost ter inzage. De inspraakprocedure voor het voorontwerp loopt van 23 januari 2006 tot en met 6 maart 2006. Tot die datum kunnen schriftelijke reacties op het voorontwerpbestemmingsplan worden ingediend bij het college van B&W.

Van deze avond wordt een verslag gemaakt. Alle opmerkingen / suggesties die deze avond naar voren zijn gebracht, worden meegenomen als inspraakreacties.

Aan de aanwezigen die hun naam en adres op de presentielijst schrijven, wordt het verslag van de avond toegestuurd.

De heer De Jong stelt de aanwezige beleidsmedewerkers voor.

#### 2. Algemene toelichting op het plan door de heer Zuidhof.

De gemeente Leiden actualiseert alle bestemmingsplannen voor het hele grondgebied. Met deze actualisatie brengt de gemeente het aantal bestemmingsplannen terug van ± 100 tot ongeveer 20. Het bestemmingsplan Leiden Oost omvat het bebouwingslint Hoge Rijndijk en de wijken Meerburg en Waardeiland. Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen: de toelichting, de voorschriften en de plankaart. De toelichting bevat vele beleidsfactoren en verklaart de wijze waarop zaken in het plan zijn opgenomen. De voorschriften en de plankaart zijn juridisch bindend en vormen het kader waarin iedereen kan zien wat al dan niet is toegestaan. In het plangebied is één ontwikkelingslocatie, namelijk het gebied van Chrispijn. De plannen voor het gebied zijn nog niet uitgekristalliseerd, zodat de locatie met een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is opgenomen. In de wij-

zigingsbevoegdheid is het huidige gebruik van de locatie opgenomen en zijn de voorwaarden voor een toekomstig plan in de voorschriften geregeld.

### **3. Toelichting op de verdere procedure door de heer Flohr.**

De heer **Flohr** vertelt het verdere loop van de procedure voor een bestemmingsplan. Het schema van de verdere procedure wordt samen met het verslag toegestuurd.

### **4. Toelichting op de ontwikkelingslocatie door de heer Forouzand.**

Langs het Utrechtse Jaagpad en de Hoge Rijndijk is vanouds een woonstrook. Op de plaats van het gebied van Chrispijn is de strook te breed voor woningen en was van oudsher een fabriek gevestigd. Het is een goede locatie voor woningen. Gedacht wordt aan 80-90 woningen. Het stedenbouwkundig plan voor het gebied moet duurzaam zijn. Dit betekent bijvoorbeeld dat het plan moet voorzien in 3% speelvoorzieningen voor kinderen, 20-25 m<sup>2</sup> groen per woning. In het bestemmingsplan zijn voorwaarden voor het bouwplan opgenomen. Zo zal het bouwplan moeten aansluiten bij de aanliggende woningen.

De plannen zijn nog niet concreet. Op dit moment is er overleg tussen de gemeente en de ontwikkelaar.

De heer **De Jong** vertelt dat het gebied nu met de oude functie (bedrijfsdoeleinden) is opgenomen in het bestemmingsplan. Als de ontwikkeling van de ideeën t.a.v. het Chrispijn terrein snel genoeg verloopt, kan in een volgende fase van het bestemmingsplan (de ontwerpfase) het gebied directer bestemd worden. Het ontwerp bestemmingsplan wordt zes weken ter visie gelegd en kan een ieder zienswijzen bij de gemeente indienen.

Tegen de vergunningverlening aan het bouwplan kan later altijd een bezwaar worden ingediend.

Op verzoek van de heer **De Jong** stelt de heer **Van der Laan** zich voor.

De heer van der Laan is één van de twee directeuren van Opista. Opista is gespecialiseerd in de ontwikkeling van stedelijke gebieden. Sinds drie jaar voert het bedrijf overleg over de ontwikkeling van het gebied Chrispijn.

Hij kan nog niets concreets aan de omwonenden voorleggen en was daarom liever nog niet naar voren getreden. In een later stadium zal vanuit Opista zeker contact met de omwonenden worden gelegd.

### **5. Pauze.**

### **6. Gelegenheid tot het stellen van vragen.**

De heer **Van der Meulen** mist in de folder concrete informatie over het bouwplan van de ontwikkelingslocatie Chrispijn. In het gebied zijn 90 woningen gedacht. Het Utrechtse Jaagpad wordt mogelijk ontsluitingsweg. Dit is een ongelukkige oplossing. Het Utrechts Jaagpad is een hoofdfietsroute en in de ochtendspits maken veel fietsers gebruik van het Jaagpad. De weg is zeer smal. Op sommige plaatsen kunnen geen twee auto's naast elkaar rijden. De auto's zullen via de Kettingstraat de Hoge Rijndijk oprijden. De Kettingstraat is ook de ontsluitingsweg voor het Waardeiland en is nu in de spits al druk. De stoep langs het Jaagpad is maar twee tegels breed en te smal voor kinderwagens of

kinderfietsjes. Deze gaan daarom op de straat lopen cq fietsen. Kortom: er zullen vaak gevaarlijke situaties ontstaan op het Utrechts Jaagpad als deze straat de ontsluitingsweg voor de nieuwe woningen wordt.

Momenteel is de verkeerssituatie al niet optimaal. De gemeente weet welke problematiek er speelt. Zij heeft twee jaar terug voorgesteld drempels in de straat aan te leggen. Hij zegt toe een schriftelijke reactie naar B&W te sturen.

De heer **Van Gelder**, beleidsmedewerker van de afdeling Verkeer en Vervoer, bevestigt dat gedacht is aan een ontsluiting van de nieuwe wijk langs het Utrechts Jaagpad. Berekend is dat na de bouw van 90 woningen op het gebied Chrispijn zo'n 450 autobewegingen extra per dag (tussen 7 en 19 uur) over het Jaagpad zullen plaatsvinden. Het Jaagpad zal dus niet echt druk worden. De Hoge Rijndijk is een zeer drukke weg en een ontsluiting naar de Hoge Rijndijk is niet wenselijk.

De heer **Van der Meulen** brengt naar voren dat de zaak Hein Chrispijn een toegangsweg direct vanaf de Hoge Rijndijk had. In het gebied wordt bij de herontwikkeling 50 % detailhandel toegestaan, zodat ook zwaar verkeer aangetrokken wordt. Dit zal ook gevaarlijke situaties geven. Ontsluiting via het Jaagpad is in tegenspraak met vroegere verkeersmaatregelen voor het Jaagpad.

De heer **Ouwerkerk** merkt op dat het Jaagpad het drukke verkeer niet zal kunnen verwerken en zal verzakken naar de Rijn toe.

Mevrouw **Bos** vertelt dat het Jaagpad al scheef wegzakte onder het gewicht van een hijskraan, die nodig was bij een verbouwing van haar woning.

De heer **De Jong** antwoordt dat de gemeente de verkeerssituaties bij nieuwe ontwikkelingen veiliger tracht te maken. De zorg van de buurt is duidelijk. De gemeente zal de alternatieven goed afwegen.

De heer **Kooijman** woont aan de Hoge Rijndijk en is van mening dat de huidige belasting van de weg met 20.00 autobewegingen per dag hoog is. Elke auto meer is er één te veel. Op een moment is het verkeer te druk en is wonen aan deze straat niet meer te doen.

Mevrouw **Ouwerkerk** merkt op dat tegenover het gebied van Chrispijn, aan de kant van de gemeente Leiderdorp, geen hoogbouw is.

De heer **Forouzand** antwoordt dat hij bedoelde dat aan de kant van Leiderdorp hoogbouw langs de Rijn is, niet dat deze hoogbouw tegenover het gebied van Chrispijn ligt. Vervolgens licht de heer Forouzand de voorlopige ideeën toe. Hij laat met name zien hoe de hoogtenopbouw is gedacht: laag aan de randen, maximaal zes lagen in het midden.

De heer **Sipkens** vraagt de gemeente te overwegen de in- en uitrit te splitsen. Eén naar het Utrechts Jaagpad en de ander naar de Hoge Rijndijk.

De heer **Van Gelder** antwoordt dat deze oplossing consequenties heeft voor de inrichting van het gebied. Het idee zal in de overwegingen meegenomen worden.

Mevrouw **Van Wageningen** vraagt of overwogen is minder woningen te bouwen, gezien de prijsklasse van de huizen en de gevaarlijke verkeerssituaties die het oplevert.

De heer **De Jong** antwoordt dat op de gemeente Leiden een druk ligt om zorg te dragen voor de huisvesting van vele woningzoekenden. De gemeente wil de ontwikkelingslocaties dus zo goed mogelijk benutten voor woningbouw.

De heer **Forouzand** voegt hieraan toe dat het in Nederland gebruikelijk is 100 woningen per hectare te bouwen. Als de gemeente zelf bouwt, wordt in ontwikkelingslocaties 30% sociale woningbouw gerealiseerd, zie Roomburg. Als particulieren een gebied ontwikkelen kan de gemeente deze eis niet opleggen.

Mevrouw **Hendriks** brengt naar voren dat het zorgcentrum Roomburg wil uitbreiden. Het centrum heeft het blok huizen tegenover het complex aangekocht. Gesproken wordt over de bouw van een toren. Zijn de plannen bekend?

De heer **Forouzand** antwoordt dat het zorgcentrum overleg heeft gehad met de gemeente. Het centrum wil een deel slopen en op een ander deel een toren bouwen. De grond is gedeeltelijk eigendom van het zorgcentrum, gedeeltelijk van de gemeente. Het gebied heeft een hoge archeologische waarde.

De plannen zijn nog niet concreet genoeg om in het voorontwerp opgenomen te worden. De heer **De Jong** voegt hieraan toe dat een bestemmingsplan tien jaar geldig is. In de loop der jaren kunnen nog ontwikkelingen komen, die met een procedure op grond van artikel 19 Wet Ruimtelijke Ordening gerealiseerd worden. Dan wordt afgeweken van het bestemmingsplan.

De heer **Belt** merkt op dat de bouw van de nieuwe huizen schade aan de bestaande woningen kan toebrengen. Ook de extra verkeersbewegingen, zeker van zwaarder verkeer, kunnen in de toekomst aan de huizen schade toebrengen.

De heer **Van der Meulen** merkt op dat de huizen aan het Utrechts Jaagpad niet op heipalen, maar op staal zijn gefundeerd en dus zeer gevoelig zijn voor bouwactiviteiten.

De heer **De Jong** antwoordt dat de gemeente voor schade als gevolg van bouwactiviteiten niet aansprakelijk is. De aannemer is voor deze schade aansprakelijk en heeft hiervoor een verzekering afgesloten. Als verwacht wordt dat de traditionele manier van heien schade zal toebrengen aan de omliggende huizen, kan de aannemer kiezen voor een andere wijze van heien, bijvoorbeeld met schroefpalen. Dit wordt in voorkomende gevallen door de verzekering van de aannemer voorgeschreven. De kwaliteit van de bestaande huizen wordt vastgelegd in een rapport en bewaard bij een notaris. Schade door werkzaamheden kan a.d.h.v de rapporten bij de notaris bewezen worden. Men heeft recht op inzage en kopieën van het rapport van zijn huis. Het blijft wel zaak de toestand van zijn huis zelf in de gaten te houden en zelf schade te melden.

Schade als gevolg van extra verkeer zal moeilijk te bewijzen zijn.

De heer **Kruis** heeft een vijftal vragen.

1. Waarom is het bestemmingsplan Roomburg niet op de kaart aangegeven?
2. Waarom ligt het gebied rond de watertoren niet in het plangebied?
3. De grond onder het gebouw van het zorgcentrum Roomburg is archeologisch waardevol. Waarom is dit niet met een arcering op de kaart aangegeven?
4. In de buitenplaatsen staan belangrijke bomen. Waarom staan deze niet op de plankaart?
5. Parkeren op eigen terrein in het gebied van Chrispijn is beleid van de gemeente, maar is in het voorontwerp vrijblijvend opgenomen. De Hoge Rijndijk en het Utrechts Jaagpad zijn een oude dijk. Kan in deze grond wel ondergrondse parkeergelegenheid

worden gebouwd? Waar zal het hoogste gebouw in het gebied Chrispijn komen?

De heer **Forouzand** antwoordt dat het bestemmingsplan Roomburg een apart en al vastgesteld plan is.

De heer **Flohr** vertelt dat de watertoren onderdeel is van het nieuw aan te wijzen beschermd Stadsgezicht, dat grotendeels de wijken Professenwijk- en burgemeesterswijk omvat. Deze wijken liggen in het nieuwe bestemmingsplan Zuidelijke Schil, dat momenteel wordt opgesteld. De watertoren is getrokken bij dit bestemmingsplan Zuidelijke Schil.

De heer **De Jong** verklaart dat de mogelijk archeologisch waardevolle zaken in de grond onder het zorgcentrum door de bouw van het centrum is verstoord. Het gebouw van het zorgcentrum ligt echter wel in het gearceerde gebied, door de kleur is dit alleen niet zo goed te zien.

Hij vraagt de heer **Kruis** de plaats van de monumentale bomen aan de gemeente door te geven.

De heer **Forouzand** vertelt dat het hoogste gedeelte in het midden van de gevellijn langs het Utrechts Jaagpad is gepland, zie de voorwaarde in art.19 van de voorschriften. Het parkeren moet op eigen terrein gerealiseerd worden, waarbij de parkeerplaats 1,5 meter boven de grond ligt en 1 meter onder de grond. Door deze wijze van bouwen zullen de parkeerplaatsen boven het grondwater komen te liggen.

De heer **Stikkelorum** merkt op dat de heer Forouzand in zijn inleiding sprak over ondergronds parkeren, niet over half verdiept. Hij merkt op dat het grondwaterpeil in het gebied hoog is. In de kruipruimten van de huizen staat vaak water.

De heer **Forouzand** verontschuldigt zich als hij onbedoeld een verkeerde indruk t.a.v. de parkeerplaatsen heeft geschetst. Of half verdiepte parkeerplaatsen mogelijk zijn in dit gebied zal door de bouwer onderzocht worden, het is zijn verantwoordelijkheid. Parkeren op eigen terrein is als een eis in het bestemmingsplan opgenomen.

De heer **Wijnen** merkt op dat hij graag zag dat de voormalige BMW-garage bij de ontwikkellocatie Chrispijn wordt getrokken. Er wordt gesproken over een nieuwe supermarkt op de plaats van de voormalige garage. Hij heeft een supermarkt in de wijk Meerburg en vreest de concurrentie van deze nieuwe supermarkt.

De heer **De Jong** antwoordt dat het beleid van de gemeente erop is gericht verspreide detailhandel in stand te houden

De heer **Van der Meulen** vraagt of bij de gemeente plannen voor de voormalige BMW-garage bekend zijn. Als dit terrein bij de ontwikkellocatie Chrispijn getrokken zou worden, zou een goede ontsluiting mogelijk zijn.

De heer **De Jong** vertelt dat bij de gemeente geen plannen voor de voormalige garage bekend zijn. Als over enkele jaren de ideeën voor dit terrein zijn uitgekristalliseerd kan het bestemmingsplan eventueel opgebroken worden om met het volgen van de procedure volgens artikel 19 Wet Ruimtelijke Ordening het terrein te ontwikkelen.

Mevrouw **Slingerland** meldt dat de Hoge Rijndijk veel kuilen in het wegdek heeft. Soms merkt de trillingen op de bank door het langskomende verkeer.

De heer **Van Gelder** zal nagaan wanneer de straat in de planning staat voor herbestrating.

N.B.: In het investeringsprogramma groot onderhoud asphalt is het gedeelte van de Hoge Rijdijk tussen de Wilhelminabrug en de Leiderdorpse brug voor het jaar 2006 opgenomen. Nog niet bekend is welke periode in 2006 het werk zal worden uitgevoerd.

De heer **De Jong** dankt alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit de bijeenkomst.

**Ingekomen reactie op het verslag:**

Onderstaand treft u de reactie van ons ( Opisto B.V. ) aan op het verslag van de inspraakbijeenkomst voorontwerp bestemmingsplan Leiden Oost.

Pag. 1.4;

-Dit betekent dat het plan moet voorzien in .....

De heer K. Forouzand gaf hier aan dat de Gemeente daar naar streeft, maar dat dat streven officieel nog niet in werking gesteld is.

-Opista moet Opisto zijn.

Pag. 2.1, een na laatste alinea;

... maximaal 6 lagen in het midden ..... gemeld werd 6 lagen met een kap.

## BIJLAGE 2 AKOESTISCH ONDERZOEK

### Inleiding

Ten behoeve van het bestemmingsplan Leiden Oost in de gemeente Leiden, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Doel van het onderzoek is de vaststelling van de geluidbelasting ter plaatse van de nieuwe ontwikkellocatie Hoge Rijndijk 260-270.

Deze locatie begrensd aan de westzijde door de Hoge Rijndijk en aan de oostzijde door het Utrechts Jaagpad krijgt een nieuwe bestemming. De situatietekening is in figuur 1 opgenomen.

Op dit moment is het gebied in gebruik als opslag (loodsen, garageboxen) en detailhandel van meubelen. De toekomstige bestemming zoals aangegeven in het schetsplan voorziet in de bouw van circa 90 woningen in maximaal zes bouwlagen.

Overeenkomstig de Wet geluidhinder dienen de akoestische effecten van de relevante geluidbronnen in het plangebied inzichtelijk gemaakt te worden.

In het plangebied is voor de Wet geluidhinder alleen het wegverkeer op de zoneringsplichtige wegen als geluidbron van belang. Industrierterreinen en spoorlijnen kunnen op deze locatie buiten beschouwing blijven.

In het voorliggend onderzoek uitgevoerd door de Milieudienst West-Holland worden de akoestische effecten ten gevolge van het wegverkeer nader beschouwd.

### Wettelijk kader

#### *Wegverkeer*

In de Wet geluidhinder zijn in principe alle zaken die met wetgeving en geluid te maken hebben geregeld waaronder geluidzones. Een geluidzone is een centraal begrip in de geluidswetgeving. Het geeft het gebied aan waarbinnen een zekere mate van geluidsoverlast te verwachten is; de gemeenten zijn aan allerlei regels gebonden als zij geluidgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, ziekenhuizen) binnen deze zone willen realiseren.

Volgens de Wet geluidhinder bevindt zich aan weerszijden van elke weg een geluidzone (artikel 74), waarvan de breedte afhankelijk is van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied). In tabel 1 is een overzicht gegeven van de geldende breedten van geluidzones per type weg. Binnen deze zone gelden de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

**Tabel 1: Overzicht breedte geluidzone**

Aantal rijstroken	Wegligging stedelijk gebied	Wegligging buitenstedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	Nvt	600 m

Uitzondering op tabel 1 vormen de volgende wegen:

- wegen die gelegen zijn in een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt;
- wegen waarvan op grond van een door een gemeenteraad vastgestelde geluidsniv-kaart vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 m uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Deze wegen hebben geen geluidzone en vallen derhalve buiten het regime van de Wet geluidhinder. Hierbij dient opgemerkt te worden dat conform de aanstaande wijziging van de Wet geluidhinder de zogenaamde '30km wegen' na aanvankelijk uitgesloten te zijn wel weer binnen het wettelijke kader van de Wet geluidhinder zullen gaan vallen.

In het geval van wegverkeer bepaalt de Wet geluidhinder dat een gevel van een woning binnen een geluidzone van een weg met niet meer dan 50 dB(A) belast mag worden. Dit is de zogenaamde voorkeursgrenswaarde.

Indien het redelijkerwijs niet mogelijk is om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen kunnen Gedeputeerde Staten (GS) hiervan ontheffing verlenen en een hogere waarde vaststellen (Hogerewaardenprocedure).

Gedeputeerde Staten hebben aan de gemeente Leiden een algemene ontheffing verleend tot en met 55 dB(A). Dit betekent dat indien de geluidbelasting niet meer dan 55 dB(A) bedraagt, geen procedures gevolgd hoeven te worden maar slechts melding bij GS hiervan moet worden gemaakt.

De hoogst toelaatbare gevelbelasting bedraagt in stedelijk gebied voor nieuwe woningen 65 dB(A). Boven deze waarde is woningbouw in principe niet mogelijk.

In verband met de verwachting dat de motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden mag overeenkomstig artikel 103 van de Wet geluidhinder het berekend resultaat met een correctie worden verminderd alvorens de toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. Deze vermindering bedraagt:

- 5 dB(A) in zones van wegen waarop de representatieve snelheid van lichte motorvoertuigen lager is dan 70 km/uur;
- 2 dB(A) in zones van wegen waarop de representatieve snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of hoger is.

De situaties waarin GS kunnen overgaan tot de vaststelling van een hogere waarde, zijn beschreven in het uitvoeringsbesluit van de Wet geluidhinder 'Besluit grenswaarde binnen zones van wegen'. Voor nieuw te bouwen woningen binnen de bebouwde kom dient het bovendien te gaan om woningen die aan één van de volgende criteria voldoen:

- in een dorps- of stadvernieuwingsplan worden opgenomen;
- een afschermende functie hebben voor achterliggende woningen;
- ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid;
- een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen;
- ter plaatse dringend gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing.



Daarnaast geldt als algemene beleidsregel dat indien de geluidbelasting meer dan 55 dB(A) bedraagt de geluidgevoelige ruimten (slaapkamer, woonkamer) en de buitenruimten (balkon, tuin) zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde worden gesitueerd dan wel het balkon afsluitbaar wordt uitgevoerd.

### **Uitgangspunten**

De ontwikkellocatie valt binnen de geluidzones van de Hoge Rijndijk en de Persant Snoepweg.

Op het Utrechts Jaagpad geldt een rijsnelheid van 30 km/uur zodat deze weg formeel geen geluidzone heeft en buiten de regelgeving van de Wet geluidhinder valt. Ondanks dit gegeven dient hierbij het volgende opgemerkt te worden:

- Het verkeer op deze doodlopende weg bestaat alleen uit licht motorverkeer met als bestemming de woningen aan deze weg. De verkeersintensiteit en geluidbelasting van deze weg zijn in dit kader niet relevant en worden verder buiten beschouwing gelaten.

Tenslotte ligt de locatie buiten de geluidzone van de rijksweg A4 zodat deze weg in dit onderzoek buiten beschouwing wordt gelaten.

Voor het wegverkeer is uitgegaan van de gegevens in PROMIL<sup>spatial</sup> van het model van de Regionale Verkeers Milieu Kaart (RVMK) voor het peiljaar 2015 (update september 2004).

Volgens het bovenstaande model bedraagt de etmaalintensiteit van de Hoge Rijndijk en de Persant Snoepweg respectievelijk 41.834 en 35.016 motorvoertuigen per etmaal.

In tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de percentuele verdeling van de voertuigcategorieën gedurende de maatgevende periode, namelijk de nacht, voor Hoge Rijndijk en Persant Snoepweg. De gemiddelde nachtuurintensiteit bedraagt 1,0% voor de Hoge Rijndijk en 0,9% voor de Persant Snoepweg.

**Tabel 2: Gemiddelde percentuele verdeling in voertuigcategorieën**

<b>Weg</b>	<b>Motoren</b>	<b>Lichte motorvoertuigen</b>	<b>Middelzware motorvoertuigen</b>	<b>Zware motorvoertuigen</b>
Hoge Rijndijk	0,5	94,0	4,9	0,6
Persant Snoepweg	0,5	95,8	2,4	1,3

De verkeersintensiteiten zijn met de omgevingskenmerken (bodemgebied, geluidreflecterende en/of geluidafschermdende objecten) in een rekenmodel ingevoerd waarmee de geluidbelasting is berekend. Voor de Hoge Rijndijk is standaard rekenmethode 2 gebruikt en voor de Persant Snoepweg is de eenvoudigere rekenmethode 1 gebruikt. Beide methoden conform reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002.

Voor de wegdekverharding van de Hoge Rijndijk is uitgegaan van geluidreducerend asfalt met een reductie van 3 dB(A). Voor de Persant Snoepweg is bij de berekeningen uitgegaan van fijn asfalt beton (dab, referentiewegdek). Voor de rijsnelheid geldt v=50 km/uur voor alle voertuig categorieën.

De locatie grenst in principe direct aan de Hoge Rijndijk maar de bebouwing zal niet dicht bij de Hoge Rijndijk liggen dan de rooilijn van de bestaande woningen. Dit is ongeveer 13 meter vanaf de wegas van de Hoge rijndijk. Op deze afstand worden maximaal 9 woningen gepland. De resterende woningen (circa 70-80 stuks) zullen minimaal op 40 meter afstand vanaf deze rooilijn worden gerealiseerd. De minimale afstand van de bebouwing tot de Persant Snoepweg bedraagt 130 meter.

De gebouwen zullen uit twee tot maximaal zes woonlagen bestaan met een totaal van maximaal negentig woningen.

### Resultaten

De resultaten van de maximaal optredende geluidbelastingen op de gevels van de geprojecteerde woningen zijn in tabel 3 opgenomen. De immissiepunten 1 en 2 liggen op de rooilijn van de bestaande woningen. De afstand tot het midden van de Hoge Rijndijk is 13 meter. De punten 3 en 4 zijn 40 meter vanaf de rooilijn van de Hoge Rijndijk verwijderd. Immissiepunt 5 is 130 meter vanaf het midden van de Persant Snoepweg verwijderd. De rekenpunten zijn grafisch weergegeven in de plot van figuur 2.

**Tabel 3: Geluidbelasting inclusief aftrek artikel 103 Wet geluidhinder**

Immissie punt	Weg	Hoogte 1,5 m	Hoogte 5,0 m	Hoogte 7,5 m	Hoogte 10,0 m	Hoogte 12,5 m	Hoogte 15,0 m
1	Hoge Rijndijk <i>Geluidarm asfalt</i>	64	65	64	64	64	63
2	Hoge Rijndijk <i>Geluidarm asfalt</i>	64	65	65	64	64	63
3	Hoge Rijndijk <i>Geluidarm asfalt</i>	49	52	52	52	53	54
4	Hoge Rijndijk <i>Geluidarm asfalt</i>	48	48	49	49	51	52
5	Persant Snoepweg <i>Fijn asfalt beton</i>	44	45	46	47	48	49

### Conclusie

Binnen het onderzochte plangebied wordt ten gevolge van het verkeer op de Hoge Rijndijk de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op de gevel van de nieuwbouw overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 65 dB(A) wordt bij toepassing van geluidreducerend asfalt, met een minimale reductie van 3 dB(A), niet overschreden.

Ten gevolge van de Persant Snoepweg vindt geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats.

Indien geluidreducerende maatregelen (stil wegdek, verkeersmaatregelen, geluidschermen) onvoldoende effect hebben om de geluidbelasting tot maximaal de voorkeursgrenswaarde terug te brengen, of de maatregelen ontmoeten bezwaren vanuit land-

schappelijk, stedenbouwkundig of financieel oogpunt dient voor de geplande woningen bij Gedeputeerde Staten een hogere waarde te worden aangevraagd.

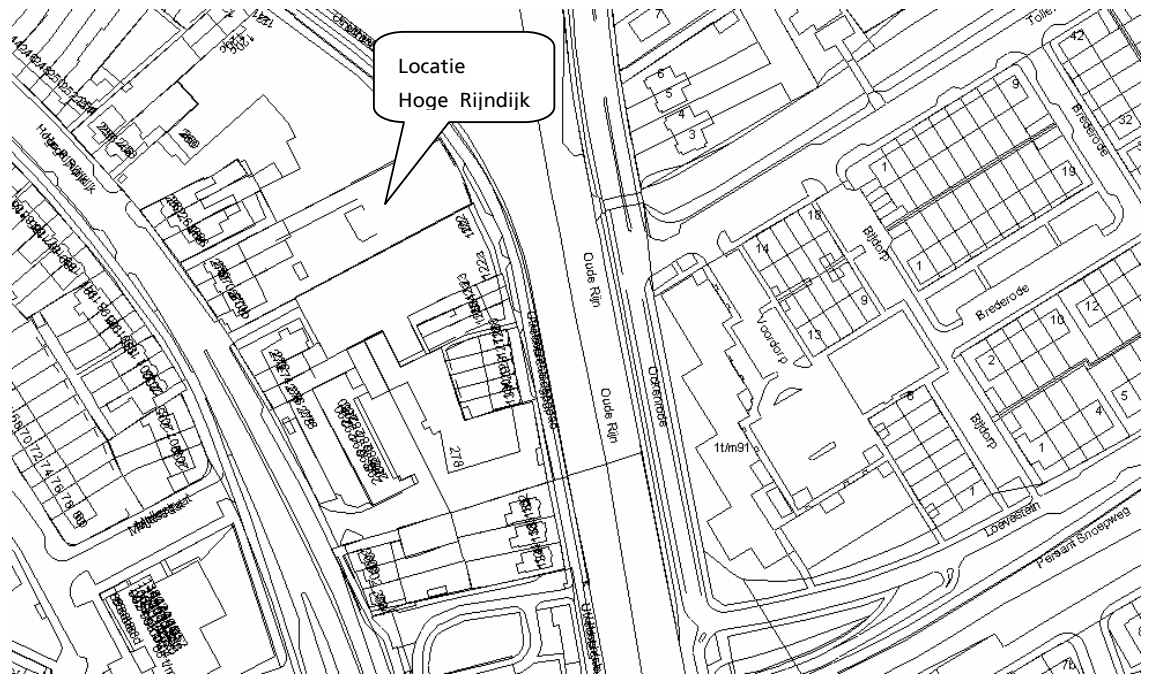
De te verzoeken hogere waarde (= inclusief aftrek van 5 dB(A) ex. art. 103 Wgh) bedraagt maximaal 65 dB(A) ten gevolge van de Hoge Rijndijk voor negen woningen (punten 1 en 2).

Voorts zal één van de vermelde criteria op de situatie van toepassing moeten zijn indien een hogere waarde wordt verzocht. Een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen is in deze situatie van toepassing.

Op de ontwikkellocatie van punten 3 en 4 (70-80 woningen) wordt de voorkeursgrenswaarde weliswaar overschreden maar de geluidbelasting bedraagt niet meer dan 54 dB(A). Voor deze locatie kan gebruik worden gemaakt van de algemene ontheffing afgegeven door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Er hoeft geen procedure in het kader van de Wgh doorlopen te worden.

Ten overvloede zij vermeld dat een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde alleen mag worden toegestaan, indien de geluidwering van de gevel voldoende hoog is om een geluidniveau in de woning te garanderen van niet meer dan de wettelijk vastgestelde waarde. Deze waarde bedraagt voor nieuwbouw 35 dB(A). Voorts dient bij het dimensioneren van de gevelvoorzieningen uitgegaan te worden van de geluidbelasting zonder de correctie voor art. 103 Wgh en indien van toepassing dient rekening gehouden te worden met cumulatie van geluidbronnen. In dit geval dient dan uitgegaan te worden van een geluidbelasting van maximaal 70 dB(A).

**Figuur 1: Situatietekening**



**Figuur 2: Overzicht van de immissiepunten**



# BIJLAGE 3 ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT T.G.V. WEG- VERKEER

## 1. Inleiding

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten op de gezondheid hebben. Als gevolg van strengere Europese regelgeving is sinds 19 juli 2001 een nieuw Besluit luchtkwaliteit in werking getreden.

Het doel van dit besluit is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Het besluit is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van de mens. Daartoe zijn in het besluit normen (grenswaarden) voor een zestal luchtverontreinigende stoffen opgenomen. Deze grenswaarden dienen door de bestuursorganen in Nederland (rijk, provincies en gemeenten) in acht genomen te worden. Dit geldt o.a. voor het uitoefenen van taken en bevoegdheden op basis van de Wet op de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke plannen moet expliciet getoetst worden en voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit wordt in de praktijk bepaald door de achtergrondconcentratie en de bijdragen van verkeer en grote industrieën (energiecentrales, petrochemie, e.d.). In onze regio richt de aandacht zich in hoofdzaak op verkeer. In het voorliggend onderzoek wordt dan ook alleen het aspect wegverkeer beschouwd.

## 2. Wettelijk kader

Als gevolg van strengere Europese regelgeving is sinds 19 juli 2001 een nieuw Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. Wegens diverse uitspraken van de Raad van State is dit besluit in 2005 aangepast. Dit heeft geresulteerd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 dat, samen met de Meetregeling luchtkwaliteit 2005, sinds 4 mei 2005 van kracht is.

In het besluit zijn grenswaarden voor luchtkwaliteit van de buitenlucht opgenomen en wordt de controle van en rapportage over de luchtkwaliteit en het luchtkwaliteitsbeleid geregeld. Middels de rapportage wordt inzicht geboden in (mogelijke) overschrijdingen van de grenswaarden. De normen voor luchtkwaliteit gelden in principe overal. De normen zijn op basis van gezondheidskundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn. Bij concentraties onder de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  neemt de kans op effecten wel geleidelijk af. Al is voor fijn stof geen gezondheidskundige grenswaarde vast te stellen.

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 staat dat, om toekomstige nieuwe situaties met grenswaarde overschrijding zoveel mogelijk te vermijden, van overheden wordt verwacht dat zij bij besluitvorming inzake nieuwe ontwikkelingen de grenswaarden en realisatietermijnen

(2005 voor PM<sub>10</sub> en 2010 voor NO<sub>2</sub>) in acht nemen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient na inwerkingtreding van de regelgeving direct met de normstelling voor stikstofdioxide rekening gehouden te worden. De grenswaarden zijn minimumwaarden, waaraan in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens ten minste voldaan moet worden.

Het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit 2005 bevat een aantal aanpassingen ten opzichte van het oude besluit luchtkwaliteit waardoor er iets meer ruimte is ontstaan voor ruimtelijke ontwikkelingen en Nederland niet langer geheel 'op slot' zit. Hieronder volgt een opsomming van een aantal belangrijke wijzigingen.

- **Aftrek van fijn stof** afkomstig van natuurlijke bronnen (zeezout) mogelijk. In de Meetregeling 2005, is geregeld op welke bijdrage van fijn stof van natuurlijke oorsprong van toepassing is in het betreffende gebied;
- **Saldobenadering**; hierbij gaat het om plannen die doorgang kunnen vinden mits zij:
  - a. geen negatieve effecten of zelfs positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit in het plangebied.
  - b. een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit teweegbrengen, voorwaarde is dan wel dat in een ander gebied de luchtkwaliteit aanzienlijk verbetert. Per saldo zal dan sprake zijn van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Naast deze aanpassing aan de regelgeving heeft de staatssecretaris in april 2005 en op prinsjesdag 2005 voorstellen gedaan voor een pakket extra maatregelen in aanvulling op de reeds vastgestelde maatregelen uit de Nota Verkeersemissies en het Nationaal luchtkwaliteitsplan.

### 3. Beleid

#### 3.1. Provinciaal- en Rijksbeleid

Zowel op provinciaal- als op rijksniveau zijn allerlei beleidsontwikkelingen gaande. Naast de in hoofdstuk 2 genoemde aanpassing van de regelgeving heeft de staatssecretaris in april 2005 en op prinsjesdag 2005 voorstellen gedaan voor een pakket extra maatregelen in aanvulling op de reeds vastgestelde maatregelen uit de Nota Verkeersemissies en het Nationaal luchtkwaliteitsplan.

Daarnaast heeft provincie Zuid-Holland een plan van aanpak Fijn Stof vastgesteld. Hierin staat wat de provincie doet en wil doen om de fijn stofconcentraties in Zuid-Holland te verlagen. Als bevoegd gezag heeft de provincie een aanzienlijke invloed als het gaat om vergunningen voor bedrijven. De provincie kan de uitstoot van bedrijven hierdoor rechtstreeks beïnvloeden. Enkele voorbeelden uit het nieuwe plan van aanpak:

- Het besluit uit 2001 om de uitstoot van raffinaderijen omlaag te brengen tot het niveau van gasstook zal worden opgenomen in revisievergunningen met het doel dat dit in 2007 gerealiseerd is.
- Bij op- en overslagbedrijven en afvalbedrijven zal de provincie strenge maatregelen eisen zodra deze een nieuwe vergunning aanvragen.

- Verder wordt voor bestaande bedrijven met een relevante fijn stof uitstoot de emissie geïnterpreteerd en getoetst aan de huidige normen. Indien nodig en haalbaar zullen vergunningen worden aangepast. Bij vergunningen voor nieuwe bedrijven of uitbreiding wordt onderzocht of het mogelijk is om zelfs nog verdergaande milieumaatregelen te vragen dan de best beschikbare technieken.

Door alle maatregelen zal de totale fijn stof uitstoot in de provincie Zuid-Holland tot 2010 met ca. 1/3 kunnen dalen t.o.v. het jaar 2000. Het is niet te zeggen of de grenswaarden hierdoor altijd en overal gehaald zullen worden.

### **3.2. Gemeentelijk Beleid**

Naar aanleiding van de jaarlijkse rapportages luchtkwaliteit van de gemeente Leiden is een Luchtkwaliteitplan 2005-2010 opgesteld. In dit plan zijn maatregelen opgenomen die reeds ingezet zijn met een positief effect op de luchtkwaliteit. Tevens zijn aanvullende maatregelen in het plan opgenomen die mogelijk ingezet gaan worden om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leiden heeft bij de behandeling van het Luchtkwaliteitplan 2005-2010 besloten het onderwerp luchtkwaliteit vanuit de integrale, gemeentebrede verantwoordelijkheid op te pakken. De ernst van de situatie, zowel voor de volksgezondheid als voor de ruimtelijke ontwikkelingen, rechtvaardigt snel en daadkrachtig optreden. Dit heeft geleid tot het besluit een "Taskforce Luchtkwaliteit Leiden" in te stellen.

De Taskforce Luchtkwaliteit heeft onder andere als taak om het onderzoek naar de aanvullende maatregelen uit het luchtkwaliteitplan te coördineren. Om de haalbaarheid (technische en financieel), de effecten van de aanvullende maatregelen op de luchtkwaliteit, kosteneffectiviteit en het benodigde draagvlak te onderzoeken is een bedrag van € 100.000 beschikbaar gesteld.

Het gaat in ieder geval om de volgende maatregelen:

stadsbrede maatregelen

instellen van een milieuzone voor heel Leiden of specifieke gebieden in Leiden;

toepassen VervoersPrestatie op Locatie (VPL) methode bij nieuwbouw en/of herstructureringsprojecten;

invoeren stadsbox voor binnenstedelijke distributie;

aanpassen parkeerbeleid;

maatregelen met voorbeeldfunctie

schoon en zuinig gemeentelijk wagenpark;

opstarten diverse (bewustwordings)campagnes;

locatiegebonden maatregelen, zoals maatregelen die de doorstroming van het vrachtverkeer bevorderen.

De effecten van deze maatregelen op de luchtkwaliteit zullen voldoende moeten bijdragen om knelpunten bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen weg te nemen.

Als vervolg op de onderzoeken zal de Taskforce voor die projecten (aanvullende maatregelen) die groen licht krijgen de opdracht formuleren (inclusief het regelen van financiën) en dit in de (gemeentelijke) organisatie op een goede manier onderbrengen, zodat de maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd wordt.

De Taskforce heeft ook de taak om contacten op hogere schaalniveaus te onderhouden op het dossier Luchtkwaliteit. Het uiteindelijke doel hiervan is om mogelijke en noodzakelijke samenwerking op het gebied van Luchtkwaliteit te verkennen. Er zijn reeds initiatieven in gang gezet vanuit de regio en de provincie. Het doel hiervan is enerzijds om de problematiek en het belang te verbreden, maar anderzijds moet voorkomen worden, dat de lokale verantwoordelijkheid veronachtzaamd wordt.

De gemeente Leiden heeft derhalve gekozen voor een actieve aanpak om de luchtkwaliteit te verbeteren. De maatregelen die de Taskforce Luchtkwaliteit gaat uitwerken zijn nog niet verdisconteerd in de berekeningen voor dit bestemmingsplan.

#### **4. Uitgangspunten**

Voor het wegverkeer is uitgegaan van de gegevens in het model van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK). De afdeling verkeer en vervoer van gemeente Leiden heeft met dit model de verkeersintensiteit op de wegen in dit plangebied voor 2010 geprognoseerd. Voor 2006 is gebruik gemaakt van tellingen op de diverse wegvakken, naar aanleiding van deze tellingen zal de RVMK worden geactualiseerd. Deze versie is momenteel nog niet gereed. Echter gezien de telgegevens lijken de prognoses voor 2010 en 2015 een overschatting van het aantal verkeersbewegingen op te leveren.

In de huidige situatie is er sprake van een meubelwinkel die bezoekers aantrekt. Deze meubelwinkel wordt vervangen door circa 90 woningen (inclusief half verdiept parkeerdek voor ca. 80 auto's van de bewoners van de woningen). Wanneer uitgegaan wordt van circa 6 autobewegingen per woning per etmaal (worst-case); levert dit 540 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal op. Onbekend is hoeveel motorvoertuigbewegingen (van de bezoekers) er verdwijnen met het verdwijnen van de meubelwinkel. Daarom wordt in dit onderzoek uitgegaan van een worst-case situatie waarbij alleen rekening is gehouden met de toename van het verkeer door de nieuwe woningen.

Bij de verdeling van de toename van het aantal motorvoertuigbewegingen is er vanuit gegaan dat het verkeer van en naar de nieuw te bouwen woningen zich als volgt verdeelt: 50% gaat richting centrum; 50% gaat richting A4/Zoeterwoude. Het verkeer richting de A4 splitst zich vervolgens bij de Leiderdorpsebrug; uitgegaan is van 30% richting Leiderdorp en 70% richting A4/Zoeterwoude.

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de gebruikte verkeersgegevens.



Om inzicht te geven in de luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer in het gebied is gebruik gemaakt van het CAR II model, versie 5.1 (2006). In dit model zijn de gegevens uit tabel 1 ingevoerd en is de luchtkwaliteit berekend.

**Tabel 1: Overzicht gebruikte verkeersgegevens**

Weg	Verkeersintensiteit weekdag [aantal mvt/etmaal]				Vrachtverkeer [%]	
	Autonoom			Extra door plan	midzwaar	zwaar
	2006	2010	2015			
Hoge Rijndijk A (Rijn-Schiekanaal – Meerburgerkade)	22.605	39.794	42.560	270	9,2%	1,1%
Hoge Rijndijk B (Meerburgerkade – P. Snoepweg)	23.312	40.500	43.264	270	9,2%	1,1%
Hoge Rijndijk C (P.Snoepweg – W. v/d Madeweg)	27.874	39.130	41.824	190	8,1%	1,3%
P. Snoepweg	30.792	33.684	35.016	80	2,4%	1,3%

Weg	Afstand tot wegas [meter]	
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
Hoge Rijndijk A (Rijn-Schiekanaal – Meerburgerkade)	11	14*
Hoge Rijndijk B (Meerburgerkade – P. Snoepweg)	12	14*
Hoge Rijndijk C (P.Snoepweg – W. v/d Madeweg)	9*	9*
P. Snoepweg	10	15

\* bebouwing binnen 5 of 10 meter van de wegrand, daarom afstand van bebouwing tot wegas aangehouden

De hier gehanteerde afstanden tot de wegas (benodigd gegeven voor het CAR II model) zijn conform het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (van kracht per 28 november 2006). Volgens dit nieuwe meet- en rekenvoorschrift dient voor NO<sub>2</sub> gerekend te worden met een afstand van maximaal 5 meter van de wegrand en voor fijn stof maximaal 10 meter van de wegrand. Indien er sprake is van bebouwing binnen deze afstand, dan is deze afstand aangehouden.

## 5. Resultaten

In dit onderzoek ligt de focus op de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. In de praktijk blijkt dat alleen de normen voor stikstofdioxide (en dan alleen de jaargemiddeldewaarde) en fijn stof (zowel 24-uurs-gemiddelde- als de jaargemiddeldewaarde) en heel soms de jaargemiddeldewaarde voor benzeen overschreden worden. Voor de overige parameters is de norm zo ruim dat er eigenlijk altijd wel aan voldaan wordt. In onderstaande tabel zijn alleen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof opgenomen. Mochten er zich voor de

andere stoffen onverhoopt toch overschrijdingen voordoen dan wordt dit verderop in deze paragraaf gemeld.

### 5.1. Autonome situatie

In tabel 2a hieronder worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen op de drukere wegen binnen het plangebied weergegeven. Tevens is de bijdrage van de A4 aan de concentraties op de Hoge Rijndijk meegenomen, deze bijdrage is gecorrigeerd voor dubbeltelling.

**Tabel 2a: Jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>), inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijn stof (6 µg/m<sup>3</sup> jaargemiddeld en 6 dagen 24-uurgemiddelde). Autonome situatie, inclusief bronbijdrage A4.**

Weg	NO <sub>2</sub> jaargemiddelde concentratie			PM <sub>10</sub> jaargemiddelde concentratie			PM <sub>10</sub> aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde concentratie		
	2006	2010	2015	2006	2010	2015	2006	2010	2015
Hoge Rijndijk A (Rijn-Schiekanaal – Meerburgerkade)	45	45	40	25	24	22	27	26	20
Hoge Rijndijk B (Meerburgerkade – P. Snoepweg)	45	45	40	24	25	22	27	27	21
Hoge Rijndijk C (P.Snoepweg – W. v/d Madeweg)	49	46	41	27	26	23	41	33	24
P. Snoepweg	44	40	35	24	23	21	27	21	18
<b>Achtergrondconcentratie</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>13</b>
<b>Norm</b>	<b>40*</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>

\* Grenswaarde stikstofdioxide wordt pas vanaf 1-1-2010 van kracht

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

Overschrijding plandrempel stikstofdioxide (norm: 48 µg/m<sup>3</sup> in 2006)

Uit de tabel volgt dat de luchtkwaliteit in het plangebied niet overal voldoet aan de normen zoals deze zijn vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) wordt momenteel op alle locaties en in 2010 (wanneer de norm van kracht wordt) en in 2015 nog op enkele locaties overschreden. Tevens wordt de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie fijn stof in de huidige situatie op deel C van de Hoge Rijndijk en overschreden.

Nergens zijn overschrijdingen van de uurgemiddeldewaarde voor stikstofdioxide geconstateerd. De maximaal berekende benzeenconcentratie in het plangebied is 3 µg/m<sup>3</sup> en voldoet daarmee ruimschoots aan de norm (=5 µg/m<sup>3</sup> in 2010). Voor koolmonoxide is de maximaal berekende concentratie (98-percentiel van het 8 uurgemiddelde) 1527 µg/m<sup>3</sup> en voldoet hiermee ook aan de norm (=3600 µg/m<sup>3</sup>; dit komt overeen met 10.000 µg/m<sup>3</sup>


als 8 uurgemiddelde omgerekend naar de 98-percentielwaarde). De resultaten van deze berekeningen zijn dan ook niet in de tabel opgenomen.


Op 23 mei 2006 is het luchtkwaliteitplan Leiden 2005-2010 vastgesteld door de gemeenteraad. In dit plan staan maatregelen beschreven die de luchtkwaliteit verbeteren. De maatregelen zijn globaal in 2 groepen onderverdeeld. In de ene groep zitten de maatregelen die (bijna) zijn vastgesteld en in de andere groep zitten de maatregelen die nader onderzocht worden op effectiviteit en haalbaarheid. Een van de (bijna) vastgestelde maatregelen is de aanpassing van het tracébesluit A4. Het is de bedoeling om de A4 verdiept aan te leggen, ter hoogte van de Hoge Rijndijk is dit ook het geval. Het gevolg hiervan is dat de bijdrage van de A4 aan de luchtconcentraties op de Hoge Rijndijk wegvalt. Dit scheelt gemiddeld over de Hoge Rijndijk een bronbijdrage van 2,5 µg/m<sup>3</sup> stikstofdioxide op en 0,4 µg/m<sup>3</sup> voor fijn stof. In onderstaande tabel (tabel 2b) zijn de concentraties opgenomen voor de autonome situatie met verdiepte ligging van de A4 (1<sup>e</sup> tunnelbak vermoedelijk gereed in 2009; waarna al het verkeer door deze ene bak geleid wordt en er dus geen emissiebijdrage meer is aan de concentraties op de hoge Rijndijk).

**Tabel 2b: Jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>), inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijn stof (6 µg/m<sup>3</sup> jaargemiddeld en 6 dagen 24-uurgemiddelde). Autonome situatie inclusief verdiepte ligging A4**

Weg	NO <sub>2</sub> jaargemiddelde concentratie		PM <sub>10</sub> jaargemiddelde concentratie		PM <sub>10</sub> aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde concentratie	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Hoge Rijndijk A (Rijn-Schiekanaal – Meerburgerkade)	45	40	24	22	26	20
Hoge Rijndijk B (Meerburgerkade – P. Snoepweg)	45	40	24	22	26	20
Hoge Rijndijk C (P.Snoepweg – W. v/d Madeweg)	45	40	25	23	29	22
P. Snoepweg	39	34	22	21	21	17
<b>Achtergrondconcentratie</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>13</b>
<b>Norm</b>	<b>40*</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>35</b>

\* Grenswaarde stikstofdioxide wordt pas vanaf 1-1-2010 van kracht

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

 Overschrijding plandrempel stikstofdioxide (norm: 48 µg/m<sup>3</sup> in 2006)

Tevens is het de bedoeling om dynamisch verkeersmanagement (2<sup>e</sup> groep maatregelen) toe te passen op alle invalswegen van Leiden (dus ook op de Hoge Rijndijk) dit zal de doorstroming verbeteren waardoor er een emissiereductie zal zijn van 1 µg/m<sup>3</sup> voor zowel NO<sub>2</sub> als fijn stof. Als deze maatregel inderdaad uitgevoerd gaat worden dan zal vanaf 2015 aan de norm voor stikstofdioxide voldaan worden. Omtrent deze maatregel moet

nog besluitvorming plaatsvinden, naar verwachting zal hier eind 2006 meer duidelijkheid over zijn, daarom is het effect van deze maatregel nog niet meegenomen in dit onderzoek.

## 5.2. Autonome situatie vs. situatie met plan

De effecten op de luchtkwaliteit van de 90 te bouwen woningen zijn niet meegenomen bij bovenstaande berekeningen. Aangezien er in de situatie zonder plan sprake is van normoverschrijdingen, is onderzocht of er sprake is van een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit door realisatie van het plan.

**Tabel 3a: Jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>), inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijn stof (6 µg/m<sup>3</sup> jaargemiddeld en 6 dagen 24-uurgemiddelde). Situatie incl. plan en zonder verdiepte ligging A4.**


Weg	NO <sub>2</sub> jaargemiddelde concentratie			PM <sub>10</sub> jaargemiddelde concentratie			PM <sub>10</sub> aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde concentratie		
	2006	2010	2015	2006	2010	2015	2006	2010	2015
Hoge Rijndijk A (Rijn-Schiekanaal – Meerburgerkade)	45	45	40	25	24	22	27	26	20
Hoge Rijndijk B (Meerburgerkade – P. Snoepweg)	45	45	40	24	25	22	27	27	21
Hoge Rijndijk C (P.Snoepweg – W. v/d Madeweg)	49	46	41	27	26	23	41	33	24
P. Snoepweg	44	40	35	24	23	21	27	21	18
<b>Achtergrondconcentratie</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>13</b>
<b>Norm</b>	<b>40*</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>


\* Grenswaarde stikstofdioxide wordt pas vanaf 1-1-2010 van kracht

**Tabel 3b: Jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>), inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijn stof (6 µg/m<sup>3</sup> jaargemiddeld en 6 dagen 24-uurgemiddelde). Situatie inclusief plan en verdiepte ligging A4.**

Weg	NO <sub>2</sub> jaargemiddelde concentratie		PM <sub>10</sub> jaargemiddelde concentratie		PM <sub>10</sub> aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde concentratie	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Hoge Rijndijk A (Rijn-Schiekanaal – Meerburgerkade)	45	40	24	22	26	20
Hoge Rijndijk B (Meerburgerkade – P. Snoepweg)	45	40	24	22	27	20
Hoge Rijndijk C (P.Snoepweg – W. v/d Madeweg)	45	40	25	23	29	22
P. Snoepweg	39	34	22	21	21	17
<b>Achtergrondconcentratie</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>13</b>
<b>Norm</b>	<b>40*</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>35</b>

\* Grenswaarde stikstofdioxide wordt pas vanaf 1-1-2010 van kracht


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

 Overschrijding plandrempel stikstofdioxide (norm: 48 µg/m<sup>3</sup> in 2006)

In tabel 4 hieronder worden de onafgeronde concentraties van de autonome situatie vergeleken van die met de situatie inclusief plan. In deze tabel zijn alleen de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide opgenomen omdat er alleen bij deze parameter sprake is van grenswaarde overschrijdingen in 2010 en 2015. Ook de verdiepte ligging van de A4 is bij deze vergelijking gemakshalve buiten beschouwing gelaten.

**Tabel 4: Vergelijking jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Situatie met plan versus de autonome situatie.**

Weg	NO <sub>2</sub> jaargemiddelde concentratie			
	2010		2015	
	Autonoom	Met plan	Autonoom	Met plan
Hoge Rijndijk A (Rijn-Schiekanaal – Meerburgerkade)	45,0	45,0	39,5	39,6
Hoge Rijndijk B (Meerburgerkade – P. Snoepweg)	45,0	45,0	39,7	39,7
Hoge Rijndijk C (P.Snoepweg – W. v/d Madeweg)	46,3	46,3	41,1	41,1
P. Snoepweg	39,7	39,7	35,3	35,3

 Overschrijding grenswaarde: stikstofdioxide (norm: 40 µg/m<sup>3</sup>)

Uit deze tabel blijkt dat er alleen in 2015 op deel A van de Hoge Rijndijk een kleine verslechtering (toename van  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome situatie plaatsvindt. Echter deze toename leidt niet tot een grenswaarde overschrijding. Bovendien wordt in een eerdere uitspraak van de Raad van State (zaaknr. 200506157/1) gesteld dat een toename van minder dan  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zodanig gering is, dat er geen betekenis aan behoeft te worden toegekend.

### 5.3. Luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie

De enige nieuw te ontwikkelen locatie die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt betreft de Hein Chrispijn (Hoge Rijndijk 260-270). De afstand van de bebouwing tot de weg bedraagt circa 14 meter. In tabel 5 zijn de concentraties van de luchtverontreinigende stoffen ter hoogte van de nieuw te realiseren woningen weergegeven.

**Tabel 5: Jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) en fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ ), inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijn stof ( $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$  jaargemiddeld en 6 dagen 24-uurgemiddelde). Op de ontwikkelingslocatie (ter hoogte van de bebouwing), situatie incl. plan en verdiepte ligging A4 vanaf 2009.**

Weg	$\text{NO}_2$ jaargemiddelde concentratie			$\text{PM}_{10}$ jaargemiddelde concentratie			$\text{PM}_{10}$ aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde concentratie		
	2006	2010	2015	2006	2010	2015	2006	2010	2015
Hoge Rijndijk B (Meerburgerkade – P. Snoepweg)	43	43	38	24	24	22	27	27	20
<b>Achtergrondconcentratie</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>13</b>
<b>Norm</b>	<b>40*</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>

\* Grenswaarde stikstofdioxide wordt pas vanaf 1-1-2010 van kracht

- Overschrijding grenswaarde: stikstofdioxide (norm:  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), fijn stof (norm:  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), 24-uurgemiddelde fijn stof (norm: maximaal 35 overschrijdingen van de grenswaarde van  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  toegestaan).
- Overschrijding plandrempel stikstofdioxide (norm:  $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in 2006)

Uit de tabel volgt dat de luchtkwaliteit op de ontwikkelingslocatie nu en in 2010 niet voldoet aan de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005. In 2015 wordt naar verwachting wel aan de norm voldaan.

De normoverschrijding langs de Hoge Rijndijk bleek in het verleden ook al uit de rapportages luchtkwaliteit. Inmiddels is er een luchtkwaliteitplan voor gemeente Leiden vastgesteld (zie paragraaf 3). Dit plan biedt expliciet aandacht aan de Hoge Rijndijk en mogelijke maatregelen die daar genomen kunnen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren, de huidige woningen worden immers ook al aan deze hoge concentraties luchtverontreinigende stoffen blootgesteld.

Het is onder andere de bedoeling om dynamisch verkeersmanagement ('groene golf') toe te passen op de Hoge Rijndijk. De mogelijkheden hiertoe worden nog nader onderzocht. Als gevolg hiervan zal de doorstroming verbeteren waardoor er een emissiereductie zal

zijn van circa  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  voor zowel  $\text{NO}_2$  als fijn stof. Deze maatregel gecombineerd met de overige maatregelen uit het luchtkwaliteitplan ( $\rightarrow$  verlaging achtergrondconcentratie in geheel Leiden) en het uitstel van de EU ( $\rightarrow$  grenswaarde stikstofdioxide pas in 2014 van kracht i.p.v. 2010) zorgt ervoor dat uiteindelijk aan de stikstofdioxidenorm voldaan zal worden.

## **6. Conclusie**

De normen worden aan de Hoge Rijndijk overschreden in zowel de huidige situatie (voor stikstofdioxide en fijn stof) en de toekomstige situatie 2010 en 2015 (voor stikstofdioxide).

Aangezien daarmee niet aan artikel 7 lid 1 van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 wordt voldaan is gekeken of de luchtkwaliteit verslechtert door het plan. Uit berekeningen met het CAR II-model (versie 5.1) blijkt dat er geen verslechtering plaatsvindt op locaties met grenswaardenoverschrijdingen en de verslechtering ten opzichte van de autonome situatie, op de overige locaties niet meer dan  $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bedraagt. Daarmee voldoet dit plan aan het Besluit Luchtkwaliteit artikel 7 lid 3a en zijn er geen belemmeringen voor dit plan ten aanzien van de luchtkwaliteit.

Wel is er sprake van een grenswaardenoverschrijding langs de Hoge Rijndijk die aangepakt moet worden conform het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Dit staat echter los van dit bestemmingsplan, maar is opgenomen in het luchtkwaliteitplan Leiden 2005-2010. In dit plan worden maatregelen voorgesteld om binnen de gestelde termijnen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen.





De parkeerplaats voor  
auto's is beperkt.

geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door  
te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

besluit/2005/18713A

## **BIJLAGE 4 BESLUIT GEDEPUTEERDE STATEN INZAKE HOGE- RE GRENSWAARDEN**







# GEDEPUTEERDE STATEN

## provincie **HOLLAND** **ZUID**

DIRECTIE GROEN, WATER EN

MILIEU

afdeling Milieu

**CONTACTPERSOON**

mw. J. Föllings

**DOORKIESNUMMER**

070 - 441 65 35

**E-MAIL**

j.follings@pzh.nl

**PROVINCIEHUIS**

Zuid-Hollandplein 1

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

**TELEFOON**

070 - 441 66 11

**FAX**

070 - 441 78 15

**WEBSITE**

www.zuid-holland.nl

Burgemeester en Wethouders  
van LEIDEN

ONS KENMERK	UW KENMERK	BIJLAGEN	DATUM
DGWM/2005/18713A	6723	-	11 JAN 2006

11 JAN 2006

**BESLUIT** van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 20 december 2005

Op 17 november 2005 hebben wij van Burgemeester en Wethouders van Leiden een verzoek ontvangen om hogere grenswaarden Wet geluidhinder vast te stellen voor negen nieuw te bouwen woningen in de zone van de Hoge Rijndijk. De woningen behoren tot het bouwplan op de Hein Christpijn-locatie aan de Hoge Rijndijk 260-270.

Het verzoek voldoet aan alle wettelijke bepalingen en past bovendien binnen ons beleid. Wij hebben dan ook besloten de hogere grenswaarden conform het verzoek vast te stellen.

### Besluit

Gelet op het voorgaande en gelet op Hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder, hebben wij de hogere grenswaarden als volgt vastgesteld.

bestemming		geluidsbron	hogere grenswaarde in dB(A)
omschrijving	aantal		
woningen	9	Hoge Rijndijk	65

Aan dit besluit verbinden wij de voorwaarde, dat de geluidsbelasting van de gevel ter plaatse van ten minste één van de tot de woning behorende buitenruimten een waarde van 50 dB(A) niet mag overschrijden.

### Kanttekeningen

Bij dit besluit plaatsen wij de volgende kanttekening:

- wellicht ten overvloede merken wij op dat wij bij de totstandkoming van dit besluit alleen aspecten hebben mogen betrekken die rechtstreeks voortvloeien uit de toepassing van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit kunnen dan ook geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door ons te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

Tram 9 en  
bus 65 en 88 stoppen  
bij het provinciehuis.  
Vanaf station Den Haag CS  
is het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

ONS KENMERK  
DGWM/2005/18713A  
PAGINA 2/2

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bij ons een gemotiveerd bezwaarschrift indienen tegen dit besluit. Het bezwaarschrift dient te worden ingediend binnen zes weken na de dag van verzending van het besluit, onder vermelding van 'Awb-bezwaar' in de linkerbovenhoek van de enveloppe en het bezwaarschrift. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, t.a.v. het Awb-secretariaat, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
voor dezen,

**w.g.**

ir. P.J.C.M. Murk  
hoofd bureau Lokale Milieukwaliteit en Geluid

Verzonden:

AFSCHRIFT AAN  
- Milieudienst West-Holland, Postbus 159, 2300 AD Leiden.