

# **Nota Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Amaliaplein en detailhandel Oude Dorp**

**Gemeente Leiderdorp**

Datum: 10 april 2018



# INHOUD

## TOELICHTING

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Zienswijzen en beantwoording</b>	<b>6</b>
2.1	Reclamant 1	6
2.2	Reclamant 2	9
2.3	Reclamant 3	10
2.4	Reclamant 4	10
2.5	Reclamant 5	11
2.6	Reclamant 6	13
2.7	Reclamant 7	13
2.8	Reclamant 8	14
2.9	Reclamant 9	14
2.10	Reclamant 10	15
2.11	Reclamant 11	16
2.12	Reclamant 12	16
2.13	Reclamant 13	17
2.14	Reclamant 14	17
2.15	Reclamant 15	18
2.16	Reclamant 16	18
2.17	Reclamant 17	20
<b>3</b>	<b>Ambtshalve wijzigingen</b>	<b>21</b>
<b>4</b>	<b>Bijlage 1 Verkeeraspecten</b>	<b>22</b>
4.1	Inleiding	22
4.2	Wegcategorisering	23
4.3	Huidige situatie Ericalaan/Acacialaan en Simon Smitweg t.h.v. gemeentehuis	23
4.4	Onderzoek en advies verkeerscirculatie	25
4.5	Verkeerstellingen	25
4.6	Oplossingsrichtingen Movares	27
4.7	Doorrekening verkeersafwikkeling oplossingsrichting 2	31
4.8	Effecten oplossingsrichtingen	32
4.9	Effecten Kerkwijk	32
4.10	Leefbaarheid en verkeersveiligheid Ericalaan en Acacialaan	32
4.11	Luchtkwaliteit en geluidsbelasting	34
4.12	Effecten Holtlant en Hofje van Holtlant	34
4.13	Luchtkwaliteit en geluidsbelasting	35
4.14	Effecten wijken Oranjewijk en 't Heerlijk Recht	35
4.15	Oplossingsrichtingen voorgelegd aan College	36

<b>4.16</b>	<b>Vervolg nu verkeerscirculatie vastgesteld is</b>	<b>37</b>
<b>4.17</b>	<b>Samenvatting en conclusie</b>	<b>37</b>
<b>5</b>	<b>Bijlage 2 Overzicht wijzigingen groentoets</b>	<b>39</b>

# 1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan “Amaliaplein en detailhandel Oude Dorp” heeft vanaf 1 februari 2018 tot en met 14 maart 2018 gedurende 6 weken ter inzage gelegen conform artikel 3.8 Wro jo. afd. 3.4 Awb. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen.

In de periode waarin het plan ter inzage lag zijn 17 zienswijzen ingediend; één is buiten de termijn ingediend en derhalve niet ontvankelijk; één is als proforma zienswijze ingediend zonder tijdige aanvulling; deze zienswijze is daarom ook niet-ontvankelijk. In deze nota worden in hoofdstuk 2 de zienswijzen samengevat weergegeven, van een beantwoording voorzien en wordt aangegeven of de zienswijzen aanleiding zijn om het bestemmingsplan aan te passen. De resultaten zijn in het vast te stellen bestemmingsplan Amaliaplein en detailhandel Oude Dorp verwerkt. In verband met de Wet Bescherming Persoonsgegevens zijn de NAW gegevens (Naam, Adres, Woonplaats) van indieners van zienswijzen geanonimiseerd. In hoofdstuk 3 staan de ambtshalve wijzigingen opgesomd.

Een groot deel van de geuite bezwaren betreft de gevolgen van het plan (komst supermarkt en woningen) en de voorgestane door te voeren verkeersmaatregelen voor verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Om deze reden is hier in een aparte bijlage een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer, worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen. Wel dient vermeld te worden dat de in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen niet leiden tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukke en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Het instellen van de verkeersmaatregelen leidt voorts tot een evenwichtiger verdeling van het verkeer hetgeen leidt tot een gunstiger beeld qua geluid, luchtkwaliteit en verkeersdrukke. De juridische haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee voor het aspect verkeer aangetoond; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. De bijlage heeft dan ook voor de inwoners en politiek een informerende functie.

## 2 Zienswijzen en beantwoording

### 2.1 Reclamant 1

#### 2.1.1 Volgens reclamant is de behoefte aan grootschalige detailhandel achterhaald.

*Beantwoording gemeente: er bestaat op basis van een onderzoek van Bro<sup>1</sup> voldoende distributieve mogelijkheden voor uitbreiding van het dagelijkse artikelenaanbod in Leiderdorp, in de vorm van een supermarkt. Het onderzoek dateert van 6 december 2017 en is dus zeer recent. De behoefte is dus niet achterhaald.*

#### 2.1.2 Door het verdwijnen van kleinschalige kwalitatief hoogwaardige detailhandel in de Oranjegalerij neemt de kwaliteit van wonen in de Oranjewijk volgens reclamant af. Voor de dagelijkse boodschappen moet men straks naar verder weg gelegen winkels uitwijken en voor ouderen wordt het moeilijker zelfredzaam te zijn doordat men niet meer zelfstandig boodschappen kan doen.

*Beantwoording gemeente: Op de Oranjegalerij worden voor zover detailhandelsfuncties feitelijk nog aanwezig zijn specifieke detailhandelsbestemmingen opgenomen die pas op termijn kunnen komen te vervallen. Daar waar geen detailhandel gevestigd is komt de detailhandelsbestemming te vervallen bij inwerkingtreding van het bestemmingsplan (de computerwinkel in de Oranjegalerij is inmiddels ook verdwenen doch dit is zeer recent pas gebeurd; deze behoudt daarom vooralsnog de aanduiding ; zodra er een niet-detailhandelsfunctie in komt dan wel het pand langer dan een jaar leeg staat, kan de aanduiding geschrapt worden).*

*Gekoppeld aan de ontwikkeling Amaliaplein worden zodoende concreet detailhandelsmeters in juridisch-planologische zin uit de markt gehaald. Er komt 915 m<sup>2</sup> bvo detailhandel per direct te vervallen en 610 m<sup>2</sup> op termijn als gevolg van de uitsterfregeling. Dit gaat over het gehele plangebied, dus zowel Oranjegalerij als de rest van het Oude Dorp.*

*In de Oranjegalerij blijft de mogelijkheid behouden voor één “gemakswinkel” in de dagelijkse sector. Daarnaast worden ter plaatse van de Oranjegalerij op de begane grond rechtstreeks nieuwe bestemmingen mogelijk gemaakt om nieuw perspectief te bieden aan de panden buiten de detailhandel. Door deze nieuwe bestemmingen mogelijk te maken wordt een gunstig toekomstperspectief geboden aan de eigenaren.*

*Hierbij zij opgemerkt, dat het winkelaanbod in de Oranjegalerij in de huidige situatie al niet voorziet in een volledig aanbod dagelijkse artikelen. Zodoende moeten inwoners van de Oranjewijk in de huidige situatie ook al uitwijken naar buiten de wijk gelegen winkelvoorzieningen. De Oranjegalerij zal wel een rol kunnen blijven vervullen ten aanzien van de leefbaarheid en levendigheid in de wijk. Dit komt tot uiting door de verscheidenheid aan gebruiksvormen die mogelijk is in de begane grond. Daarbij is tevens bij recht een gemakswinkel mogelijk (en hiervoor geldt geen uitsterffunctie), zodat de Oranjegalerij ook in de toekomst een kleinschalige voorziening voor inwoners voor dagelijkse voorzieningen in de foodsector kan blijven bieden.*

---

<sup>1</sup> Ruimtelijke-functionele effectenanalyse Lidl Amaliaplein\_BRO\_2017\_12\_06

- 2.1.3** Een Lidl voegt volgens reclamant niets toe aan het aanbod supermarkten in Leiderdorp (6 bestaande grote supermarkten) en wakkert een supermarktoorlog aan waardoor de kwaliteit van de producten afneemt, er sprake is van een negatief effect op de kwaliteit van de werkgelegenheid en er leegstand dreigt.

*Beantwoording gemeente: zoals aangegeven onder 2.1.1., is er distributieve ruimte voor het toevoegen van een supermarkt en er is daarom geen aanleiding op voorhand aan te nemen dat er een superoorlog ontstaat of onevenredige leegstand ontstaat.*

*Het planinitiatief speelt sterk in op trends en ontwikkelingen binnen de dagelijkse artikelensector. Lidl beoogt een moderne, met hedendaagse maatvoering en uitstraling, discountsupermarkt. Hiermee kan worden ingespeeld op meer kwaliteit in de supermarkt, door een ruimere supermarktopzet, bredere stellingen en meer ruimte voor onder andere vers. De beoogde vestigingslocatie is uitstekend bereikbaar vanaf de Willem-Alexanderlaan en de Ericalaan en biedt bovendien ruimvoldoende parkeermogelijkheden.*

*De opties voor de inwoners van de gemeente Leiderdorp zijn momenteel beperkt ten aanzien van harddiscount supermarkten (Aldi en Lidl). Daarnaast is de formuledifferentiatie beperkt. De komst van Lidl zorgt er voor dat het harddiscountsegment ook in Leiderdorp vertegenwoordigd wordt en dat de keuzemogelijkheden voor de consument toenemen.*

- 2.1.4** Reclamant geeft aan dat de inventarisatie voor de huidige gevestigde detailhandel in de Oranjegalerij voor de helft fout is, de ontwikkelingen uit 2016 en 2017 zijn niet meegenomen. Reclamant geeft verder aan dat er reeds 2 harddiscounters zijn. De paragraaf actuele behoefte staat volgens reclamant haaks op de actualiteit van 2018.

*Beantwoording gemeente: alle bestaande detailhandel in de Oranjegalerij is in het bestemmingsplan van een aanduiding 'detailhandel' voorzien waardoor het niet van belang is precies welke detailhandel er gevestigd is (de computervinkel in de Oranjegalerij is inmiddels ook verdwenen doch dit is zeer recent pas gebeurd; deze behoudt daarom voorsnog de aanduiding; zodra er een niet-detailhandelsfunctie in komt dan wel het pand langer dan een jaar leeg staat, kan de aanduiding geschrapt worden).. De tabel is desondanks herzien. Er zijn inderdaad reeds 2 harddiscounters in Leiderdorp, doch uit onderzoek blijkt (zie 2.1.1) dat er distributieve ruimte is voor uitbreiding van het supermarktaanbod.*

- 2.1.5** Reclamant kan zich niet vinden in de voorgestelde instelling van eenrichtingsverkeer op de Ericalaan, in verband met de achteruitgang van de luchtkwaliteit in Leiderdorp en de verslechtering van de bereikbaarheid van de Oranjewijk die er het gevolg van zijn. Er is geen causaal verband tussen de nieuwbouw en de voorgestelde verkeerssituatie anders dan om het geluidsniveau op de Ericalaan binnen de normen te houden.

*Beantwoording gemeente: ten behoeve van de door het college gekozen verkeersafwikkeling is door de Omgevingsdienst opnieuw een doorrekening gemaakt voor het aspect luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit ook na de realisatie van het plan Amaliaplein ruim onder de grenswaarden blijft. Met betrekking tot geluid wordt opgemerkt dat in de Wet geluidhinder voor bestaande woningen andere normen staan dan voor nieuwe woningen. De normen voor nieuw te realiseren woningen zijn (veel) strenger. Daarom was het noodzakelijk een hogere waarde vast te stellen. Hierbij is de verkeerstoename van het plangebied maar beperkt van invloed. Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Ericalaan neemt de hoeveelheid verkeer op de Ericalaan af. Ook zonder berekening is dan vast te stellen dat dit voor de bestaande situatie ook zal leiden tot een vermindering van het geluid ter plaatse van de woningen op de Ericalaan.*

*De in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukke en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Voor wat betreft de juridische haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee het aspect verkeer verder niet relevant; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. In een bijlage bij deze nota is een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer. Hierin worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen; zie voor dit punt de beantwoording onder 4.14 en 4.11.*

- 2.1.6** Er heeft volgens reclamant geen berekening plaatsgevonden van het voorstel in relatie tot de duurzaamheidsagenda; reclamant verwacht een toename van 500 ton CO<sub>2</sub>.

*Beantwoording gemeente: dit bestemmingsplan staat realisatie van de in de duurzaamheidsagenda verwoorde ambitie tot vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot met 30% in 2025 (t.o.v. 2013) niet in de weg. . De inhoud van de duurzaamheidsagenda (inmiddels geactualiseerd voor de periode 2017-2025) geeft geen aanleiding geeft voor het uitvoeren van dergelijke berekeningen (op planniveau). In de duurzaamheidsagenda wordt de ambitie uitgesproken om als gemeente in 2050 volledig CO<sub>2</sub> neutraal te zijn. Dit betekent dat over de gehele gemeente gezien de CO<sub>2</sub> uitstoot en de CO<sub>2</sub> opname in evenwicht moet zijn. Het kan dus zijn dat er plannen worden gerealiseerd die CO<sub>2</sub> uitstoot veroorzaken. Dit is geen enkel probleem zolang hier maar voldoende compensatie tegenover staat. Welke maatregelen mogelijk zijn om deze compensatie te realiseren staat eveneens in onze duurzaamheidsagenda.. Tevens is de gemeente deelnemer van het regionale energieakkoord Holland Rijnland. In de diverse uitvoeringslijnen van dit regionale energieakkoord Holland Rijnland wordt ook gewerkt aan de verdere uitwerking met betrekking tot de energietransitie.*

*Wat betreft de duurzaamheidsagenda 2011-2014 geldt voorts dat daar alleen in de toelichting over wordt gesproken. Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak dat de toelichting op een bestemmingsplan (inclusief dus eventueel daarin opgenomen uitvoerbaarheidsaspecten) juridisch niet bindend is (zie bijvoorbeeld ABRvS 13 januari 2016, ECLI:NL:RVS;2016:24, ro 4.2). Overigens is het wel mogelijk een en ander over duurzaamheid in de toelichting op een bestemmingsplan op te nemen, maar dat bindt dus niet. In de (bouw)regels van het bestemmingsplan – die wel bindend zijn – zijn hier geen eisen over gesteld, dit overigens nog los van het eveneens vaste rechtspraak van de Afdeling is dat vanwege het uitputtende karakter van het Bouwbesluit geen aanvullende energie-efficiëntie-eisen in bestemmingsplannen mogen worden gesteld (zie bijvoorbeeld ABRvS 10 augustus 2011, 10 augustus 2011, ro 2.9.4).*

- 2.1.7** Reclamant is het er niet mee eens dat in het IVVP voor de Acacialaan en de Ericalaan verschillende beleidsuitgangspunten gelden nu deze wegen beiden een gebiedsontsluitende functie hebben. Het plan past binnen de normen en er zijn geschiktere alternatieven voorhanden. De verminderde barrièrewerking van de A4 wordt volgens reclamant behoorlijk teniet gedaan door het afsluiten van de ontsluitingsroute Ericalaan/Mauritssingel.

*Beantwoording gemeente: zoals aangegeven in 2.1.5, zie hiervoor de bijlage Verkeersaspecten; voor dit punt zie de beantwoording onder 4.2.*



- 2.1.8** De komst van publiekstrekkende functies leidt volgens reclamant tot een toename van sluipverkeer op de Hoofdstraat; de grote omrijfactor, verwachte extra wachttijden bij de Simon Smitweg en Persant Snoepweg wakkeren dit probleem aan.

*Beantwoording gemeente: zie hiervoor de beantwoording onder 2.1.5.*

- 2.1.9** Het afsluiten van de Ericalaan leidt volgens reclamant tot meer verkeer op de Achthovenerweg.

*Beantwoording gemeente: zie hiervoor de beantwoording onder 2.1.5.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## **2.2 Reclamant 2**

- 2.2.1** De bewonersvereniging is het niet eens met het bestemmingsplan omdat de aanpassingen voor het verkeer op de Simon Smitweg het woongenot in het Holtlant aantast. De omkering van het eenrichtingsverkeer op deze weg leidt er toe dat al het verkeer uit de Oranjewijk, het Heerlijke recht en Koudekerk deze route zal volgen hetgeen leidt tot geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit voor inwoners van het Holtlant. Het verlaten van de wijk gaat problemen geven aangezien op het Holtlant 30km/h gereden mag worden en op de Simon Smitweg 50km/h. Automobilisten en fietsers uit Holtlant moeten daardoor wachten op een gaatje in het verkeer. Bovendien wordt de verkeersstroom belemmerd door een stoplicht met stilstaand rokend verkeer tot gevolg. Omdat Holtlant slechts één uitgang heeft wordt de wijk extra kwetsbaar i.v.m. bereikbaarheid voor politie, ambulance e.d. Een bijkomend nadeel is dat automobilisten de route Hoogmadeseweg Acacialaan zullen nemen ter vermijding van de verkeerslichten aan de Simon Smitweg.

*Beantwoording gemeente: de in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukke en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Het instellen van de verkeersmaatregelen leidt voorts tot een evenwichtiger verdeling van het verkeer hetgeen leidt tot een gunstiger beeld qua geluid, luchtkwaliteit en verkeersdrukke. Voor wat betreft de juridische haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee het aspect verkeer verder niet relevant; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. In bijlage 1 (hoofdstuk 4) bij deze nota is een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer. Hierin worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen; zie voor dit punt de beantwoording onder 4.11, 4.12, en 4.13.*

- 2.2.2** De bewonersvereniging vraagt zich af of het plan wel in overeenstemming is met het convenant dat is gesloten tussen de bewonersvereniging en de gemeente en waarin het eenrichtingsverkeer is vastgelegd.

*Beantwoording gemeente: een convenant waarnaar de vereniging naar verwijst bestaat niet als zodanig; wel heeft de gemeente op 15 mei 2007 een brief verstuurd naar de bewonersvereniging waarin een aantal toezeggingen van de gemeente omtrent de verkeerssituatie wordt bevestigd. In deze brief wordt echter tegelijk aangegeven dat een en ander wordt toegezegd onverminderd de publiekrechtelijke taken en verplichtingen van de gemeente. Dit kan mede inhouden dat indien daar vanuit het publiekrecht gezien goede redenen voor zijn, de verkeerssituatie aangepast kan worden.*

- 2.2.3** De bewonersvereniging verzoekt het door hen aangedragen alternatief voor de verkeercirculatie te gebruiken.

*Beantwoording gemeente: zie de beantwoording in 2.2.1 en voor dit punt in de bijlage onder 0.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## **2.3 Reclamant 3**

- 2.3.1** Reclamant is het niet eens met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Ericalaan omdat dit leidt tot een toename in verkeersintensiteit op de Hoofdstraat en de Hoogmadeseweg doordat verkeer vanuit Koudekerk en de Oranjewijk deze route als sluiproute gaat gebruiken.

*Beantwoording gemeente: de in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukke en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Het instellen van de verkeersmaatregelen leidt voorts tot een evenwichtiger verdeling van het verkeer hetgeen leidt tot een gunstiger beeld qua geluid, luchtkwaliteit en verkeersdrukke. Voor wat betreft de juridische haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee het aspect verkeer verder niet relevant; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. In een bijlage bij deze nota is een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer. Hierin worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen; zie voor dit punt zie de beantwoording onder 4.12.*

- 2.3.2** Reclamant wil weten wanneer de verkeerstellingen op de Hoofdstraat en de Hoogmadeseweg plaatsvinden en een garantie dat als blijkt de verkeersintensiteit toeneemt er verkeersbeperkende maatregelen worden genomen.

*Beantwoording gemeente: zie de beantwoording in 2.3.1 en voor dit punt in de bijlage onder 4.16.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## **2.4 Reclamant 4**

- 2.4.1** Er is volgens reclamant onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de bewoners van de wijken ten oosten van de A4 omdat zij moeten omrijden door instelling van eenrichtingsverkeer aan de Ericalaan, hetgeen leidt tot tijdverlies en meer uitstoot van onder meer fijnstof. Een oplossing is volgens reclamant om het tweerichtingsverkeer te behouden en zowel aan de Ericalaan als de Simon Smitweg 30km/h regime in te stellen en een rotonde op de kruising Willem Alexanderlaan/Ericalaan/Mauritssingel te realiseren; minimaal zou de rijrichting van het eenrichtingsverkeer aan de Ericalaan omgedraaid moeten worden.

*Beantwoording gemeente: de in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukke en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Het instellen van de verkeersmaatregelen leidt voorts tot een evenwichtiger verdeling van het verkeer hetgeen leidt tot een gunstiger beeld qua geluid, luchtkwaliteit en verkeersdrukke. Voor wat betreft de juridische*

*haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee het aspect verkeer verder niet relevant; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. In bijlage 1 (H4 bij deze nota is een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer. Hierin worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen; zie voor dit punt de beantwoording onder 4.11 en 4.14.*

- 2.4.2** De ingang naar de Geerstraat moet volgens reclamant verbreed worden omdat aan de westelijke kant de stoep te ver doorloopt, waardoor men bij het binnenrijden om de linker weghelft terecht komt.

*Beantwoording gemeente: dit betreft een verkeerskundig aspect, op het niveau van uitvoering, dat buiten het bestek van het bestemmingsplan valt.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## **2.5 Reclamant 5**

- 2.5.1** Reclamant stelt dat het perceel Frederik Hendriklaan 4,26, 28 en 30 alsnog een detailhandelsbestemming moet krijgen. Eigenaar heeft het perceel gekocht met inachtneming van het besluit van de raad van 2 juli 2012 waarin staat dat de bestemming van de Oranjegalerij niet zal wijzigen; er gold toen nog een detailhandelsbestemming.

*Beantwoording gemeente: een bestemmingsplan levert geen blijvende aanspraken op. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. De beleidsnota detailhandelsbeleid 2012-2016 is voor een periode van 4 jaar vastgesteld, ingetrokken ten tijde van vaststelling van de Retailvisie en geldt derhalve momenteel niet meer. Er hoeft dus niet aan getoetst te worden. Voor detailhandel geldt momenteel dus de regionale Retailvisie Leidse regio 2025 als beleidskader. De Oranjegalerij wordt hierin als weinig kansrijk winkelgebied gezien en de komst van een supermarkt op het Amaliaplein als gewenst. Het bestemmingsplan is zodoende in overeenstemming met de Retailvisie.*

- 2.5.2** Door het wegbestemmen van de detailhandel is er volgens reclamant sprake van strijd met artikel 1 van het 1<sup>e</sup> protocol van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM) nu niet is onderbouwd dat de wegbestemming in het algemeen belang is.

*Beantwoording gemeente: evenals omschreven onder 2.5.1 levert een bestemmingsplan geen blijvende aanspraken op. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Dit is vaste jurisprudentie en niet in strijd met artikel 1 van het 1<sup>e</sup> protocol EVRM, verwezen kan bijvoorbeeld worden naar ABRvS 10 april 2013, AECLI:NL:2013:BZ7677, r.o. 5.1. Het -op termijn- wegbestemmen van de detailhandel dient wel degelijk een algemeen belang omdat het de vestiging van een supermarkt mogelijk maakt op een goed bereikbare plaats met voldoende parkeervoorzieningen. Er wordt daarmee een waardevol nieuwe winkelaanbod toegevoegd aan het voorzieningenniveau van Leiderdorp.*

**2.5.3** De Provinciale Verordening Ruimte wordt onjuist uitgelegd, nu niet duidelijk is of op het Amaliaplein sprake is van een nieuwe en goed bereikbare en centraal gelegen winkelconcentratie (het moet om meerdere winkels gaan) en niet duidelijk is wat met herallocatie wordt bedoeld; volgens reclamant moet hier onder worden verstaan: verhuizen (van een bestaande winkel) naar een elders toegewezen plek.

*Beantwoording gemeente: in een reactie van de provincie Zuid-Holland d.d. 11 augustus 2016 en een vooroverlegreactie van 31 oktober 2017, blijkt dat het bestemmingsplan ook naar het oordeel van de provincie in overeenstemming is met de Provinciale Verordening Ruimte, in het bijzonder artikel 2.1.4, lid 1 onder c.*

*Met deze planontwikkeling wordt voorzien in een herallocatie van detailhandel, die een meerwaarde vervult voor de leefbaarheid van de kleine kernen, wijken en buurten.*

*Herallocatie kan volgens de Verordening onder meer aan de orde zijn bij opheffing en verplaatsing van een slecht functioneren aankoopplaats. Niet noodzakelijk is dat het om verplaatsing van dezelfde winkel moet gaan. Van belang is dat op de ene plaats detailhandel planologisch wordt wegbestemd, indien op een andere locatie detailhandel planologisch mogelijk wordt gemaakt.*

*Dat is met dit bestemmingsplan het geval. Gekoppeld aan deze ontwikkeling worden detailhandelsmeters in juridisch-planologische zin uit de markt gehaald. Het verzorgingsgebied van de Lidl-supermarkt aan het Amaliaplein omvat de locaties, waar de detailhandelsmeters worden gesaneerd.*

*Met de beoogde locatie aan het Amaliaplein wordt in een lokale behoefte voorzien. De inwoners van de Oranjewijk krijgen door deze planontwikkeling de mogelijkheid dat zij binnen een aanvaardbare afstand een supermarkt ter beschikking hebben, in lijn met de gemiddelde afstand tot een supermarkt in de Leidsche regio. De huidige afstand voor inwoners van de Oranjewijk tot de dichtstbijzijnde supermarkt bedraagt meerdere kilometers, terwijl de gemiddelde afstand in de Leidsche regio 680 meter bedraagt. Daarnaast is van belang dat Lidl, zijnde discounter, een toevoeging geeft aan het overige supermarktaanbod in Leiderdorp (Albert Heijn, Hoogvliet en Dirk van den Broek).*

*Aangezien het draagvlak van het verzorgingsgebied te klein is om een compleet winkelcentrum te realiseren, zal de Lidl-supermarkt de functie van centrale aankoopplaats vervullen. Daarnaast geldt dat het Amaliaplein is aangewezen als vestigingsplaats voor een supermarkt in de door de regio vastgestelde Retailvisie Leidse Regio 2025 (pagina 45 en 53).*

*Het bestemmingsplan voldoet zodoende aan de Provinciale Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland.*

**2.5.4** Het bestemmingsplan is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel gelet op de motie die is aangenomen op 7 maart 2016 bij de behandeling van de Retailvisie Leidse Regio 2025, welke er op neer komt dat de gemeente bestaande ondernemers in de Oranjegalerij die ruimte voor detailhandel of andere functies niet mogen beperken. Tevens staat er in dat met vaststelling van de Retailvisie 2025 niet is besloten dat alle detailhandelsmeters op de Oranjegalerij moeten worden ingeleverd.

*Beantwoording gemeente: het bestemmingsplan beperkt de bestaande ondernemers niet, aangezien de bestaande winkels voortgezet mogen worden. Tevens zijn veel andere gebruiksvormen mogelijk, meer dan op basis van het vorige bestemmingsplan. Deze vormen zijn, conform genoemde motie, in overleg met ondernemers Oranjegalerij en bewonersdelegaties van het Oude Dorp mogelijk gemaakt.*

*Voorts worden niet alle winkelmeeters ingeleverd, ook niet op termijn, aangezien in de Oranjegalerij één gemakswinkel mogelijk blijft, hiervoor is geen uitsterfconstructie opgenomen. Het bestemmingsplan is zodoende niet in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel en ook niet met de motie van de raad van 7 maart 2016.*

- 2.5.5** Reclamant is van mening dat een aangevraagde omgevingsvergunning niet kan worden verleend, nu de juiste juridische-planologische basis ontbreekt.

*Beantwoording gemeente: de gemeente zal de vergunning pas verlenen op het moment dat daarvoor een planologische basis is in de vorm van een bestemmingsplan.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## **2.6 Reclamant 6**

Deze zienswijze bevat exact dezelfde tekst en inhoud als zienswijze 2.5.; doch namens een andere cliënt. Verwezen wordt daarom naar de beantwoording van zienswijze 2.5. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **2.7 Reclamant 7**

- 2.7.1** Reclamant kan zich niet verenigen met het bestemmingsplan nu er geen dienstverlening meer is toegestaan, een aanduiding op de verbeelding ontbreekt immers. Dit terwijl dit in het huidige bestemmingsplan wel is toegestaan en cliënt van reclamant ter plaatse een schoonheidssalon heeft. Dit heeft voor cliënt financiële gevolgen nu zij moet zoeken naar een andere plek. De gemeente heeft voorts niet aannemelijk gemaakt dat het waarschijnlijk is dat de activiteiten binnen de planperiode worden beëindigd; om deze reden mag de mogelijkheid voor dienstverlening niet worden wegbestemd. Het wegbestemmen is volgens reclamant in strijd met het gemeentelijk detailhandelsbeleid waarin staat dat de bestemming van de Oranjegalerij ongewijzigd blijft alsook een motie waarin staat dat bestaande ondernemers in de Oranjegalerij niet mogen worden beperkt.

*Beantwoording gemeente: het standpunt van reclamant berust op een foutieve uitleg van het bestemmingsplan. Het artikel 4, waar reclamant naar verwijst, ziet toe op de bestemming Groen. De bestemming Wonen - Oranjegalerij staat hier niet beschreven, deze staat in artikel 8. Niet is geregeld dat sprake moet zijn van een aanduiding dienstverlening, anders dan reclamant beweert.*

*Dienstverlening is binnen de bestemming 'Wonen - Oranjegalerij' overal mogelijk op de begane grond, bij recht. Dit is bepaald in artikel 8.1.1, onder f van de planregels. De mogelijkheden om het perceel te gebruiken voor dienstverlening is dus niet wegbestemd.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## 2.8 Reclamant 8

- 2.8.1 Reclamant is het niet eens met de instelling van eenrichtingsverkeer aan de Simon Smitweg en het omdraaien van Cardea- 1richtingsweg. Het eenrichtingsverkeer aan de Simon Smitweg leidt voor de bewoners van Holtlant, Hofje van Holtlant en Cardea tot een ongewenste situatie: ze moeten tot op het voetpad rijden om te zien welke fietser van twee kanten voorrang moeten krijgen; daarna oprijden tot op het fietspad, en dit blokkeren, om een vrije oversteek af te wachten. Het omdraaien van het eenrichtingsverkeer heeft een negatief gevolg omdat het verkeer uit de Oranjewijk, Heerlijk recht en richting Koudekerk deze route zal nemen als de Ericalaan eenrichtingsverkeer wordt.

*Beantwoording gemeente: de in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukke en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Het instellen van de verkeersmaatregelen leidt voorts tot een evenwichtiger verdeling van het verkeer hetgeen leidt tot een gunstiger beeld qua geluid, luchtkwaliteit en verkeersdrukke. Voor wat betreft de juridische haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee het aspect verkeer verder niet relevant; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. In een bijlage bij deze nota is een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer. Hierin worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen; zie voor dit punt de beantwoording onder 4.12.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## 2.9 Reclamant 9

- 2.9.1 Reclamanten maken bezwaar tegen het bestemmingsplan, onderdeel herbestemmen Oranjegalerij in verband met geluidsoverlast van de bovengelegen woningen.

*Beantwoording gemeente: van de functies die aanvullend in de Oranjegalerij worden toegestaan gaat niet meer (potentiële) overlast uit op het gebied van geluid, geur, stof en gevaar als de bestaande. Het gaat hier om lichte vormen van horeca waarvoor ingevolge de publicatie Bedrijven & Milieuzonering van de VNG (2009) een gelijke afstand tot woningen zou moeten worden aangehouden, namelijk 0 m in gemengd gebied, als de functies die reeds mogelijk zijn. Te denken valt aan restaurants, snackbars, cafetaria's, ijssalons, e.d. Daarmee is aangetoond dat ook in de nieuwe situatie sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.*

*In de zienswijze staat dat de reclamant bezwaar maakt in verband met de geluidsoverlast van de bovengelegen woningen. Reclamant doelt waarschijnlijk op geluidsoverlast naar de bovenliggende woningen. Hierop wordt het volgende opgemerkt. Op basis van dit bestemmingsplan kunnen in de plint een aantal bedrijfsmatige activiteiten (horeca 1, maatschappelijke functies, bedrijven aan huis) worden gerealiseerd. Bij vestiging van een (nieuw) bedrijf dient te worden voldaan aan de vereisten in het Activiteitenbesluit milieubeheer. In dit Activiteitenbesluit zijn o.a. geluidsnormen opgenomen die gelden voor aanpandige (en bovengelegen) woningen. Deze geluidsnormen geven voldoende aangrijpingspunten om (overmatige) hinder naar bovengelegen woningen te beperken en/of te voorkomen. Wel wordt opgemerkt dat voldoen aan deze normen niet wil zeggen dat de activiteiten niet hoorbaar zullen zijn. Daarnaast biedt het bestemmingsplan ook de mogelijkheid voor het realiseren van maximaal 9 woningen in de plint. Hoewel deze woningen dienen te voldoen aan het Bouwbesluit zal er in deze gevallen er sprake zijn van de normale leefgeluiden zoals nu ook waarneembaar in het appartementengebouw.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## **2.10 Reclamant 10**

- 2.10.1** Reclamant maakt bezwaar tegen het uitsterfbeleid voor kleine detailhandel zoals opgenomen in het bestemmingsplan Amaliaplein en detailhandel Oude Dorp. Er is hierdoor geen perspectief kleine winkels te beginnen, terwijl volgens reclamant sprake is van een stijgende lijn in de branche.

*Beantwoording gemeente: een bestemmingsplan levert geen blijvende aanspraken op.*

*De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Dat is gebeurd en in overeenstemming met de Retailvisie.*

*Daarnaast kan worden opgemerkt dat een uitsterfregeling daarbij de voorkeur geniet, omdat een dergelijke regeling meer rechtszekerheid aan de belanghebbende biedt (zie bijvoorbeeld ABRvS 18 mei 2016, ECLI:NL:RVS2016:1304, rechtsoverweging 13.7.*

*Het gebruik van de bestaande winkels mag op basis van dit bestemmingsplan worden voortgezet. Voor deze winkels blijft het perspectief dus gelijk. Voor nieuwe kleinschalige detailhandel is het beleid van de gemeente er inderdaad op gericht dat deze moet plaatsvinden in de kansrijke winkelcentra; de Oranjegalerij en het Oude Dorp worden niet gezien als kansrijke winkelcentra.*

- 2.10.2** Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Ericalaan verliezen bewoners van de het Heerlijk Recht, Doeskwartier en Oranjewijk hun belangrijkste ontsluiting. Zij moeten omrijden naast de A4 hetgeen meer autobewegingen en daarmee fijnstof oplevert. Reclamant vindt dat eerst een verkeersplan moet worden vastgesteld en pas dan een bestemmingsplan, zodat in het bestemmingsplan de ruimtelijke indeling kan worden aangepast en er mogelijkheden zijn om verkeersoplossingen uit te voeren.

*Beantwoording gemeente: de in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukke en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Het instellen van de verkeersmaatregelen leidt voorts tot een evenwichtiger verdeling van het verkeer hetgeen leidt tot een gunstiger beeld qua geluid, luchtkwaliteit en verkeersdrukke. Voor wat betreft de juridische haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee het aspect verkeer verder niet relevant; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. In een bijlage bij deze nota is een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer. Hierin worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen. Dit bestemmingsplan biedt binnen de bestemming Verkeer juist mogelijkheden om verkeersmaatregelen door te voeren; een verkeersplan is reeds opgesteld.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## 2.11 Reclamant 11

- 2.11.1 Reclamant is het niet eens met het verdwijnen van de winkelbestemming in de Oranjegalerij die een goede functie heeft in de Oranjewijk en zonder komst van een supermarkt geen verval vertoont.

*Beantwoording gemeente: in de Retailvisie 2025 staat dat de Oranjegalerij een weinig kansrijk perspectief heeft. Om die reden concentreert de gemeente zich op een optimaal functioneren van andere winkelcentra en wordt een supermarktlocatie op het Amaliaplein toegevoegd, zodat een volwaardig voorzieningenniveau aan detailhandel blijft bestaan.*

- 2.11.2 De exploitant van de bakkerswinkel aan de Frederik Hendriklaan 32 verwacht een omzetverval door de komst van de supermarkt.

*Beantwoording gemeente: een bestemmingsplan dient ingevolge jurisprudentie niet om concurrentieverhoudingen te regelen. Slechts is relevant of een bestemmingsplan leidt tot zodanige leegstandeffecten dat dit vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening tot een onaanvaardbare situatie leidt. Daar is in dit bestemmingsplan geen sprake van. Bovendien mag het gebruik als bakkerij worden voortgezet en is daarnaast andersoortig gebruik mogelijk, onder meer in de vorm van dienstverlening en bepaalde vormen van horeca.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## 2.12 Reclamant 12

- 2.12.1 Reclamant verwacht een onaanvaardbare toename in verkeersdruk op de Hoofdstraat en Hoogmadeseweg door instelling van eenrichtingsverkeer op de Ericalaan. Het verkeer komende van Koudekerk zal bij de eerste haakse bocht in de Achthovenerweg rechtdoor gaan de Hoofdstraat op en deze te volgen tot de Acacialaan; de verkeerstroom verder versterkt door verkeer vanuit Doeskwartier, Oranjewijk en Kerkwijk.

*Beantwoording gemeente: de in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdruk en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Het instellen van de verkeersmaatregelen leidt voorts tot een evenwichtiger verdeling van het verkeer hetgeen leidt tot een gunstiger beeld qua geluid, luchtkwaliteit en verkeersdruk. Voor wat betreft de juridische haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee het aspect verkeer verder niet relevant; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. In een bijlage bij deze nota is een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer. Hierin worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen; zie voor dit punt de beantwoording onder 4.14.*

- 2.12.2 Reclamant verzoekt voor alle straten in de drie wijken aan de Rijn de verkeersgevolgen zichtbaar te maken en als er flankerende maatregelen overwogen worden, ook deze door te rekenen.

*Beantwoording gemeente: zie de beantwoording in 2.12.2 voor dit punt in de bijlage onder 4.16.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*



## 2.13 Reclamant 13

- 2.13.1 Reclamant voorziet een verhoogde verkeersdruk op de Hoofdstraat en de Hoogmadeseweg door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Ericlaan. Dit is ongewenst omdat het om straten gaat in een woonwijk met zeer veel voetgangersbewegingen van o.a. schoolgaande jeugd en kinderopvang waar een 30km/h regime zou moeten gelden. Mocht het plan voor het eenrichtingsverkeer gehandhaafd blijven, dan pleit reclamant voor het opheffen van de rotonde ter hoogte van de Hoogmadeseweg/ Ericalaan om er een veilig kruispunt van te maken.

*Beantwoording gemeente: de in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdruk en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Het instellen van de verkeersmaatregelen leidt voorts tot een evenwichtiger verdeling van het verkeer hetgeen leidt tot een gunstiger beeld qua geluid, luchtkwaliteit en verkeersdruk. Voor wat betreft de juridische haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee het aspect verkeer verder niet relevant; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. In een bijlage bij deze nota is een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer. Hierin worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen; zie voor dit punt de beantwoording onder 4.14 en 4.16.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## 2.14 Reclamant 14

De genoemde bedrijven zijn tegen het plan om het eenrichtingsverkeer op de Simon Smitweg om te keren/ De aanrijdroute voor vrachtwagens die de bedrijven bevoorraden zal dan via de Persant Snoepweg, Acacialaan en Willem Alexanderlaan moeten gaan lopen, hetgeen een omweg betekent; de vrachtwagens komen immers vnl. van de A4afslag Hoogmade. Het geeft ook een extra belasting voor de bebouwde omgeving rondom de Acacialaan en de Ericalaan. De bedrijven willen de Simon Smitweg in twee richtingen openstellen.

*Beantwoording gemeente: de in het bestemmingsplan vervatte ontwikkelingen leiden niet tot een onevenredige situatie voor betreft geluid, luchtkwaliteit, verkeersdruk en/of verkeersveiligheid (wel worden bestaande knelpunten verzwaard indien er niets gedaan zou worden). Bovendien zijn de geplande verkeersmaatregelen zowel fysiek als financieel haalbaar. Het instellen van de verkeersmaatregelen leidt voorts tot een evenwichtiger verdeling van het verkeer hetgeen leidt tot een gunstiger beeld qua geluid, luchtkwaliteit en verkeersdruk. Voor wat betreft de juridische haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee het aspect verkeer verder niet relevant; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. In een bijlage bij deze nota is een overzicht opgenomen van het doorlopen proces met betrekking tot verkeer. Hierin worden de belangrijkste uitgangspunten voor de nieuwe situatie toegelicht en wordt ingegaan op de geuite bezwaren in de zienswijzen; zie voor dit punt de beantwoording onder 4.9.*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

## 2.15 Reclamant 15

*Dit betreft een pro-forma zienswijze. Indiener is in tot 3 april 2018 in de gelegenheid gesteld de zienswijze aan te vullen. Binnen deze termijn is geen aanvulling ontvangen. De zienswijze wordt daarom niet-ontvankelijk verklaard.*

## 2.16 Reclamant 16

*Dit betreft een pro-forma zienswijze. Indiener is in tot 3 april 2018 in de gelegenheid gesteld de zienswijze aan te vullen. Binnen deze termijn is een aanvulling ontvangen, op 28 maart 2018 (115498); de zienswijze is zodoende ontvankelijk.*

- 2.16.1** Reclamant twijfelt er aan of wel voldaan wordt aan de uit de provinciale Verordening voortvloeiende voorwaarden voor herallocatie. In combinatie wordt er 1.525 m<sup>2</sup> BVO gesaneerd en 1.740 m<sup>2</sup> BVO toegevoegd, een tekort van 215 m<sup>2</sup> dus. Ook moet de mogelijkheid van een gemakswinkel van 130 m<sup>2</sup> erbij worden betrokken en is niet zeker dat de sanering op termijn daadwerkelijk plaatsvindt.

*Beantwoording gemeente: in een reactie van de provincie Zuid-Holland d.d.11 augustus 2016 en een vooroverlegreactie van 31 oktober 2017, blijkt dat het bestemmingsplan ook naar het oordeel van de provincie in overeenstemming is met de Provinciale Verordening Ruimte, in het bijzonder met artikel 2.1.4, lid 1 onder c. Met deze planontwikkeling wordt voorzien in een herallocatie van detailhandel, die een meerwaarde vervult voor de leefbaarheid van de kleine kernen, wijken en buurten.*

*Herallocatie kan volgens de Verordening onder meer aan de orde zijn bij opheffing en verplaatsing van een slecht functioneren aankoopplaats. Niet noodzakelijk is dat het om verplaatsing van dezelfde winkel moet gaan. Van belang is dat op de ene plaats detailhandel planologisch wordt wegbestemd, indien op een andere locatie detailhandel planologisch mogelijk wordt gemaakt. Daarbij wordt niet de eis gesteld dat het exact hetzelfde aantal meters moet worden wegbestemd als er wordt toegevoegd. Het gaat erom dat er geen onaanvaardbare gevolgen zullen optreden.*

*Het bestemmingsplan voldoet aan deze eisen. Gekoppeld aan deze ontwikkeling worden detailhandelsmeters in juridisch-planologische zin uit de markt gehaald. Het verzorgingsgebied van de Lidl-supermarkt aan het Amaliaplein omvat de locaties, waar de detailhandelsmeters worden gesaneerd. Uit het verrichte DPO blijkt dat er voldoende distributieve ruimte voor deze ontwikkeling bestaat en er aldus geen onaanvaardbare gevolgen zullen optreden.*

*Met de beoogde locatie aan het Amaliaplein wordt in een lokale behoefte voorzien. De inwoners van de Oranjewijk krijgen door deze planontwikkeling de mogelijkheid dat zij binnen een aanvaardbare afstand een supermarkt ter beschikking hebben, in lijn met de gemiddelde afstand tot een supermarkt in de Leidsche regio. De huidige afstand voor inwoners van de Oranjewijk tot de dichtstbijzijnde supermarkt bedraagt meerdere kilometers, terwijl de gemiddelde afstand in de Leidsche regio 680 meter bedraagt. Daarnaast is van belang dat Lidl, zijnde discounter, een toevoeging geeft aan het overige supermarktaanbod in Leiderdorp (Albert Heijn, Hoogvliet en Dirk van den Broek).*

*Aangezien het draagvlak van het verzorgingsgebied te klein is om een compleet winkelcentrum te realiseren, zal de Lidl-supermarkt de functie van centrale aankoopplaats vervullen. Daarnaast geldt dat het Amaliaplein is aangewezen als vestigingsplaats voor een supermarkt in de door de regio vastgestelde Retailvisie Leidse Regio 2025 (pagina 45 en 53).*

*Het bestemmingsplan voldoet zodoende aan de Provinciale Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland.*

- 2.16.2** De sanering van de detailhandel is naar het oordeel van reclamant niet voldoende verzekerd; reclamant verzoekt een voorwaardelijke verplichting op te nemen dat de supermarktlocatie slechts als zodanig in gebruik mag worden genomen indien alle bestaande detailhandel is gesaneerd.

*Beantwoording gemeente: voor de nog aanwezige detailhandel is een uitsterfconstructie opgenomen. Het opnemen van een dergelijke regeling is ook in lijn met vaste jurisprudentie van de Afdeling (ABRvS 18 mei 2016, ECLI:NL:RVS2016:1304. Hiermee wordt enerzijds recht gedaan aan de bestaande rechten en anderzijds een perspectief geboden om toe te werken naar de nieuwe situatie, namelijk dat de Oranjegalerij niet meer functioneert als winkelcentrum. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting acht de gemeente niet noodzakelijk vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Immers, uit het DPO volgt dat er voldoende distributieve ruimte is en de provincie heeft aangegeven dat de gekozen saneringsregeling in overeenstemming is met de Provinciale Verordening Ruimte.*

- 2.16.3** Reclamant gaat er van uit dat de regeling het mogelijk maakt dat thans aanwezige feitelijke winkels worden vervangen door andere winkels.

*Beantwoording gemeente: anders dan reclamant beweert, is dit niet het geval: slechts het bestaande gebruik wordt toegestaan; op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan zal de gemeente het feitelijk gebruik afschouwen en documenteren.*

- 2.16.4** Reclamant beweert dat van een werkelijke uitsterfconstructie geen sprake is, nu er mag worden gebouwd ten behoeve van detailhandel.

*Beantwoording gemeente: Op de Oranjegalerij worden - voor zover detailhandelsfuncties feitelijk nog aanwezig zijn – specifieke detailhandelsbestemmingen opgenomen die op termijn komen te vervallen. Dit bestaande gebruik is op grond van artikel 8.1.2 toegestaan. Indien het gebruik minimaal één jaar wordt gestaakt dan wel er een niet-detailhandelfunctie wordt gevestigd, zullen deze detailhandelsmeters uit de markt worden genomen. Anders dan reclamant stelt volgt uit de jurisprudentie niet dat bij het opnemen van een uitsterfregeling op meer dient te zien dan het bestaande gebruik. Van belang is dat het plan geen uitbreiding van detailhandel mogelijk maakt en deze functie op termijn zal verdwijnen.*

*Daartoe is de opgenomen regeling toereikend.*

- 2.16.5** Reclamant merkt op dat de toelichting niet overeenkomt met de regels: in de toelichting staat de gemeente een aanduiding detailhandel kan schrappen wanneer een pand leeg komt te staan dan wel wanneer er een niet detailhandelsfunctie in komt, maar in de regels is alleen geregeld dat het om een leegstaand pand moet gaan:

*Beantwoording gemeente: dit betreft een omissie in de regels; toegevoegd zal worden dat de aanduiding detailhandel ook kan worden geschrapt indien er een niet-detailhandelsfunctie in komt.*

**2.16.6** Het verbaast reclamant dat de gemeente geen overeenkomst heeft gesloten t.a.v. planschade. Voorts vraagt reclamant zich af wie de kosten van de herinrichting van de Ericlaan draagt, het verplaatsen van de parkeerplaatsen, en wie de kosten van de herinrichting van de buitenruimte van de Does als genoemd op pagina 106-107 van de toelichting draagt. Nu e.e.a. niet duidelijk is, is volgens reclamant de financiële zekerheid niet aangetoond.

*Beantwoording gemeente: anders dan reclamant veronderstelt, is er wel degelijk een overeenkomst gesloten met ontwikkelaar van de supermarkt. Hierin is afgesproken dat de planschade voor rekening van de gemeente komt. In de grondexploitatie voor deze ontwikkeling is hiermee rekening gehouden. Dit geldt ook voor de kosten van de herinrichting van de buitenruimte van De Does. De kosten van de herinrichting van de Ericlaan is een IVVP-project en wordt vanuit daaruit gedekt; de kosten van de verplaatsen van de parkeerplaatsen tot slot worden gedragen door Lidl. De kosten van de ontwikkeling zelf (bouw supermarkt en woningen) zijn voor Lidl; er zijn voor de gemeente geen kosten aan verbonden. De financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee aangetoond.*

*De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan: artikel 8.1.2, b komt als volgt te luiden: het bestaande gebruik **van een afzonderlijk pand** ten behoeve van detailhandel ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' met dien verstande dat indien het bestaande gebruik ten behoeve van detailhandel minimaal één jaar is gestaakt **dan wel het betreffend pand door een niet-detailhandelsfunctie wordt gebruikt**, het gebruik ten behoeve van detailhandel niet meer mag worden hervat. Artikel 8.4 komt als volgt te luiden: Burgemeester en wethouders zijn overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd binnen de bestemming opgenomen aanduiding 'detailhandel' geheel of gedeeltelijk te schrappen indien het pand, gedurende minimaal een jaar leeg staat dan wel deze wordt gebruikt voor een niet-detailhandelsfunctie.*

## **2.17 Reclamant 17**

Deze zienswijze is buiten de termijn ingediend en daarmee niet-ontvankelijk.

### 3 Ambtshalve wijzigingen

- ✓ De groentoets wordt aangepast; zie bijlage 2 voor een overzicht van de wijzigingen;
- ✓ Het aanduidingsvlak met maximum bouwhoogte van 10 m voor de opbouw op de supermarkt wordt iets verlegd, zodat een goede draaicirkel voor auto's die het parkeerdek op rijden gemaakt kan worden;
- ✓ Het aantal mogelijke parkeerplaatsen op het parkeerdek wordt als gevolg van deze grotere draaicirkel 63 i.p.v. 64; dit wordt aangepast in de toelichting. Er wordt nog steeds voldaan aan de parkeernorm;
- ✓ Het maximaal aantal nieuwe woningen dat mogelijk is op de begane grond van de Oranjegalerij wordt 9 i.p.v. 8; hier is inpandig voldoende ruimte voor;
- ✓ De tabel met de huidige functies in de toelichting is aangepast: de computerwinkel is niet meer gevestigd in de Oranjegalerij;
- ✓ In de toelichting is de paragraaf die gaat over de duurzaamheidsagenda is geactualiseerd; thans geldt de duurzaamheidsagenda 2017-2025. Deze is samengevat en het bestemmingsplan is er aan getoetst;
- ✓ Geconstateerd is dat in paragraaf 4.2.6 van de toelichting de toetsing aan de luchtkwaliteit niet is herzien op basis van het rapport van Movares over de gewijzigde verkeersstructuur. De toetsing is alsnog herzien en de toelichting is hier op aangepast. Dit leidt niet tot een gewijzigde conclusie;
- ✓ Toelichting in paragraaf 4.2.1: opgenomen is dat de raad besluit dat op grond van artikel 7.19 lid 1 van de Wet milieubeheer geen milieueffectrapportage behoeft te worden opgesteld, omdat de activiteit niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Er wordt tevens ingegaan op de wettelijke achtergronden hieromtrent.

## 4 Bijlage 1 Verkeeraspecten

### 4.1 Inleiding

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient na te worden gegaan wat de gevolgen zijn voor verkeer in de omgeving van de ontwikkeling. Bij het uitvoeren van het verkeersonderzoek naar de ruimtelijke inpasbaarheid van Amaliaplein (supermarkt en woningen) door Mobycon bleek dat op de Ericalaan en Acacialaan in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Tevens zijn er verkeersafwikkelingsproblemen op de kruising Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling op het Amaliaplein zal de hoeveelheid verkeer toenemen en is de verwachting dat bij een ongewijzigde verkeerssituatie het gebruik van de Ericalaan en Acacialaan verder toeneemt waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid verder onder druk komen te staan.

Adviesbureau Movares is daarom gevraagd om advies uit te brengen over de verkeerscirculatie in de directe omgeving van Amaliaplein waarbij tevens de leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt geoptimaliseerd, daarbij rekening houdend met de realisatie van de supermarkt en woningen.

Om tot een advies te komen heeft Movares een proces gevolgd waarbij zowel de inbreng van stakeholders (inclusief bewoners en organisaties) als verkeerstellingen zijn meegenomen. Hieruit zijn verschillende knelpunten naar voren gekomen, die als basis voor het eind advies hebben gediend. Movares heeft een advies uitgebracht waarbij éénrichtingsverkeer ingesteld wordt op de Ericalaan (rijrichting van noord naar zuid) en de rijrichting op de Simon Smitweg ter hoogte van het gemeentehuis wordt omgekeerd. Dit advies is door het College overgenomen en is door Mobycon opnieuw doorgerekend om de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken. Mobycon komt in haar rapport tot de conclusie dat door het wijzigen van de verkeerscirculatie de verkeerssituatie overall gezien verbetert, ook na de komst van ontwikkeling Amaliaplein.

Voorliggende memo beschrijft het proces hoe tot de geadviseerde verkeerscirculatie is gekomen die vastgesteld is door het College. Daarbij wordt ook stilgestaan bij de (mogelijke) effecten en monitoring. Hiermee is deze memo grotendeels te zien als een samenvatting van de onderstaande rapporten en beantwoordt deze memo de ingediende zienswijzen.

- *Verkeerskundig onderzoek naar de verkeersafwikkeling van de beoogde nieuwe Lidl aan het Amaliaplein te Leiderdorp, Mobycon 1-9-2017*
- *Verkeersstructuur Leiderdorp, Verkeersadvies op verkeersstructuur in het gebied tussen Persant Snoepweg – Willem-Alexanderlaan, Movares 16-1-2018*
- *Verkeerskundig onderzoek naar de verkeersafwikkeling van de beoogde nieuwe Lidl aan het Amaliaplein te Leiderdorp, Mobycon 16-1-2018*

#### *Mobiliteitsbeleid Leiderdorp IVVP*

Gemeente Leiderdorp heeft haar mobiliteitsbeleid vastgelegd in het Integraal Verkeers- en Vervoer Plan (IVVP) (vastgesteld op 13 juli 2009) en heeft dit beleid geconcretiseerd en waar nodig geactualiseerd in het Uitvoeringspakket IVVP (vastgesteld 4 juni 2014). Het doel van het IVVP is het bewerkstelligen van een grotere leefbaarheid, betere bereikbaarheid, duurzame veiligheid en een beheersbare mobiliteit in de gemeente Leiderdorp. Hiervoor zijn de principes van Duurzaam Veilig als uitgangspunt gehanteerd. Samengevat houden die principes in dat bij de inrichting van de weg rekening wordt gehouden met de functie. Dit komt zowel de herkenbaarheid van de weg als ook de verkeersveiligheid ten goede. Dit heeft geresulteerd in een wegategorisering voor het Leiderdorpse wegennet.

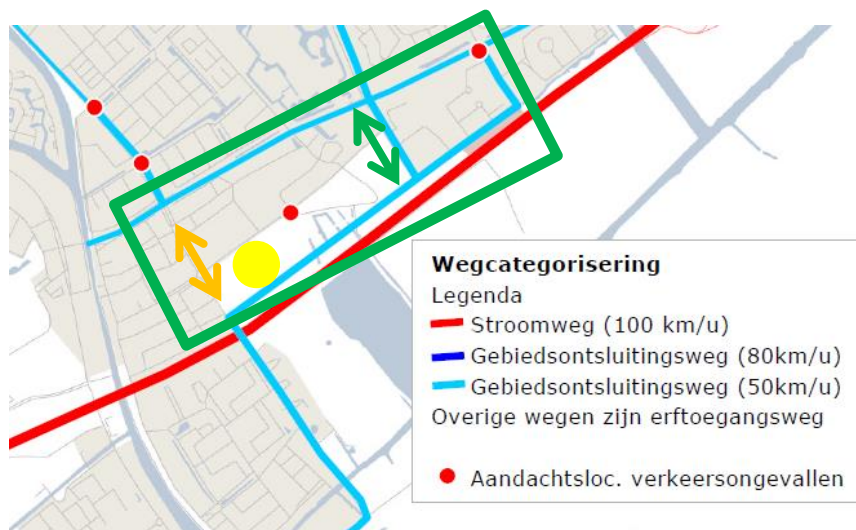
## 4.2 Wegcategorisering

Het basis uitgangspunt van de wegcategorisering is dat het faciliteren van het autoverkeer niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in de wijken. In de wijken rijdt bij voorkeur alleen (auto)verkeer dat daar zijn herkomst of bestemming heeft. Dit bestemmingsverkeer maakt gebruik van de erftoegangswegen om de aanliggende functies te ontsluiten. Deze wegen hebben conform de landelijke richtlijnen binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/u.

Het doorgaande verkeer rijdt op de daarvoor geschikte gebiedsontsluitingswegen die zijn gericht op het bereikbaar maken van verschillende functies in Leiderdorp. Deze wegen hebben conform landelijke richtlijnen een snelheidslimiet van 50 km/u binnen de bebouwde kom.

In figuur 1 is een gedeelte van de wegcategorisering opgenomen. Daarbij is het groene kader het gebied waarbinnen Movares onderzoek heeft gedaan naar de verkeerscirculatie. In dit gebied maken de Willem-Alexanderlaan, Persant Snoepweg en de Simon Smitweg onderdeel uit van het gebiedsontsluitende wegennet, terwijl de Ericalaan en in het verlengde liggende Acacialaan erftoegangswegen zijn die het bestemmingsverkeer dienen te faciliteren (niet het doorgaande).

In het Uitvoeringspakket van het IVVP is het voornemen opgenomen de snelheid op de Acacialaan te verhogen tot 50 km/u, de snelheid op de Ericalaan blijft ongewijzigd. Het beleidsvoornemen om de Acacialaan weer terug te brengen naar 50 km/u is niet geëffectueerd. Hierdoor is de juridische status van de Acacialaan 30 km/u.

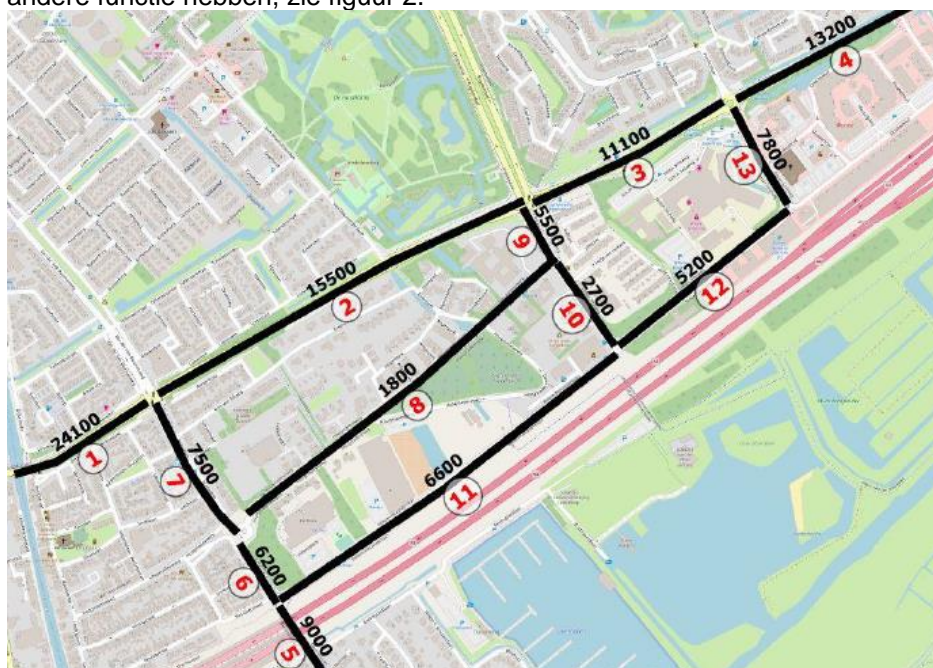


*Figuur 1. Wegcategorisering Leiderdorp IVVP. Het groene kader vormt het gebied waar de verkeerscirculatie is onderzocht. Oranje pijl Ericalaan / Acacialaan, de groene pijl is de Simon Smitweg ter hoogte van het gemeentehuis. Gele stip is locatie Amaliaplein*

## 4.3 Huidige situatie Ericalaan/Acacialaan en Simon Smitweg t.h.v. gemeentehuis

De aangewezen gebiedsontsluitingswegen zijn conform de landelijke richtlijnen ingericht. Daarbij is de Simon Smitweg ter hoogte van het gemeentehuis gedeeltelijk eenrichtingsverkeer. Waar de gebiedsontsluitingswegen in het gebied conform de richtlijnen zijn ingericht, past de inrichting van de Ericalaan en Acacialaan nog niet bij een erftoegangsweg van 30 km/u. Zo hebben beide wegen een breed profiel, asfaltverharding en zijn er voor de fiets aparte voorzieningen in de vorm van fietsstroken en fietspaden.

Uit verkeersstellingen van november 2016 blijkt dat de verkeersintensiteiten van Ericalaan (6.200 voertuigen per etmaal) en Acacialaan (7.500 voertuigen per etmaal) hoger liggen dan op de Simon Smitweg en gelijk of hoger zijn dan het verkeer op de Willem-Alexanderlaan, terwijl deze wegen een andere functie hebben, zie figuur 2.



*Figuur 2. Gemiddelde verkeersintensiteiten werkdag over 2 weken, gemeten november 2016 [Movares, januari 2018]*

Het landelijke verkeerskundige kennisinstituut CROW heeft voor verschillende wegcategorieën richtlijnen opgesteld voor de maximale verkeersintensiteiten, vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Voor erftoegangswegen van 30 km/u wordt er naar gestreefd om per etmaal maximaal 5.000 à 6.000 motorvoertuigen over een erftoegangsweg van 30 km/u te leiden.

Vanwege de hoge intensiteiten constateert Mobycon in haar onderzoek dan ook dat er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Ericalaan en Acacialaan. Daarnaast blijken er verkeersafwikkelingsproblemen te zijn op de kruising Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel. Deze knelpunten zouden volgens Mobycon door de komst van de ontwikkeling Amaliaplein (supermarkt en woningen) verder worden verzwaaard [Mobycon, september 2017]. De conclusie is dan ook dat bestaande knelpunten als gevolg van de beoogde ontwikkeling Amaliaplein verzwaaard worden, maar dat de ontwikkeling er niet de oorzaak van is.

Om het verkeersaspect te waarborgen is een apart verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de verkeerscirculatie in het gebied tussen de Persant Snoepweg en de Willem-Alexanderlaan. Dit onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Movares. Dit bureau heeft onderzocht welke functie de wegen in het gebied daadwerkelijk vervullen en welke oplossingsrichtingen er zijn om de functie en het gebruik van de wegen met elkaar in overeenstemming te brengen waarbij naast verkeersafwikkeling rekening gehouden is met de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied. In het onderzoek is de ontwikkeling van Amaliaplein meegenomen.



## 4.4 Onderzoek en advies verkeerscirculatie

Movares heeft onderzoek gedaan naar de verkeerscirculatie in het gebied en is gekomen tot een advies aan het College. Om tot een gedragen oplossing voor de aanpassing van de verkeerstructuur te komen is een proces gevolgd waarbij zowel de inbreng van stakeholders (inclusief bewoners en organisaties) als verkeerstellingen zijn meegenomen. Dit heeft geresulteerd in een advies van Movares om op de Ericalaan éénrichtingsverkeer in te stellen (rijrichting van noord naar zuid) en de rijrichting op de Simon Smitweg ter hoogte van het gemeentehuis om te keren (wordt naar de Persant Snoepweg). Hieronder worden de gevolgde stappen kort samengevat.

## 4.5 Verkeerstellingen

Movares heeft aanvullende verkeerstellingen gehouden op de Ericalaan en Acacialaan om inzicht te krijgen in het aandeel doorgaand verkeer op beide wegen, zodat inzicht ontstaat in hoeverre er mogelijkheden zijn om intensiteiten te verlagen. Doorgaand verkeer is daarbij gedefinieerd als al het verkeer rond of door een bepaald gebied, dat geen herkomst of bestemming heeft in dat gebied. De route conform de wegcategorisering voor het doorgaande verkeer is over de gebiedsontsluitingswegen, ofwel verkeer vanuit het zuiden van de A4 dient de route via de Willem-Alexanderlaan en Simon Smitweg te volgen.

De tellingen zijn uitgevoerd met verkeerslussen op tien locaties rondom de Ericalaan/Acacialaan en hebben twee weken geduurd. De onderzoeksopzet van de verkeerstellingen en uitwerking is opgenomen in bijlage 3 en 4 van het Movares rapport. Uit de tellingen blijkt:

Ericalaan: 65% doorgaand verkeer

Acacialaan: 50% doorgaand verkeer

Movares constateert dat het aandeel doorgaand verkeer niet aansluit bij de wegcategorie erftoegangsweg die de Ericalaan en Acacialaan hebben. De Ericalaan en Acacialaan blijken dus niet als erftoegangsweg te functioneren. De oorzaak van het vele verkeer op de Ericalaan en Acacialaan ligt in de doorgaande verkeersstromen vanuit de zuidelijke gelegen wijken naar Leiden en vice versa. Dit is het gevolg van de ligging van de wegen in het wegennet en de huidige inrichting alsmede de zeer grote omrijafstand van de officiële aangewezen route voor het doorgaande verkeer.

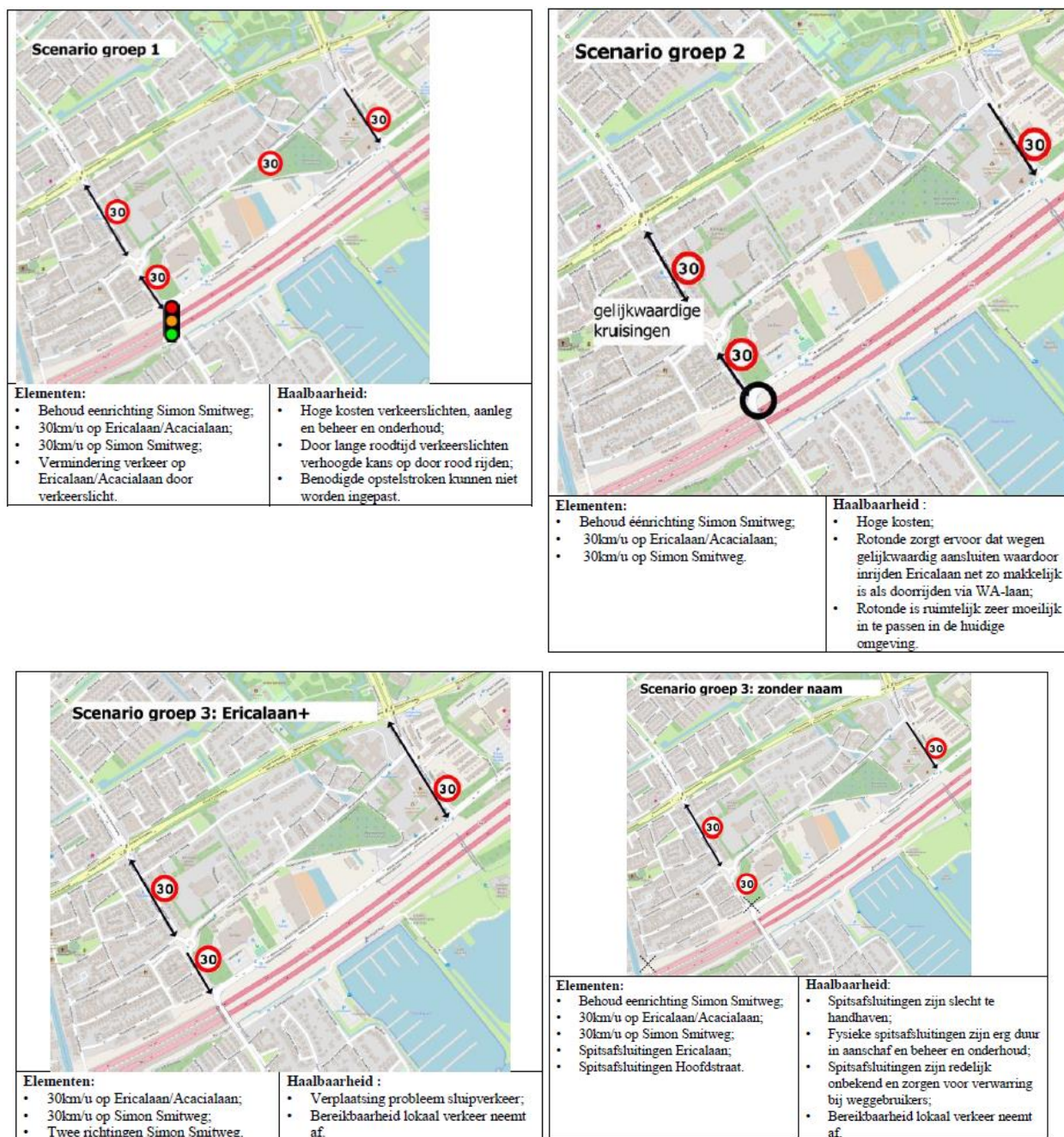
### *Stakeholdertraject*

Tijdens het stakeholdertraject is met verschillende stakeholders in het gebied gesproken, zoals bedrijven, instellingen en bewoners(organisaties). Tijdens de gesprekken zijn knelpunten geïdentificeerd, de belangrijkste knelpunten hadden te maken met verkeersveiligheid (gevaarlijke kruispunten, verkeersonveilige inritten, hoge snelheid), maar ook met de bereikbaarheid (moeilijke wijkontsluitingen) en het aandeel doorgaand verkeer (sluiproutes). In het rapport van Movares zijn de knelpunten uitgewerkt in paragraaf 4.2.

Op basis van de knelpunten analyse concludeert Movares dat verkeerskundig gezien vooral de situatie op de Ericalaan en Acacialaan aandacht verdient. De hoeveelheid verkeer op deze wegen is niet in overeenstemming met de functie van de weg bovendien zullen de intensiteiten verder toenemen door de ontwikkeling Amaliaplein. Om die reden stelt Movares is het extra gewenst om een aanpassing van deze situatie prioriteit te geven.

Tijdens de tweede gespreksavond zijn de resultaten van de knelpuntenanalyse gepresenteerd en is inzicht gegeven in de verkeersintensiteiten. Stakeholders is de mogelijkheid geboden om mee te

denken over oplossingen voor de verkeerscirculatie. Dit heeft vier scenario's opgeleverd die Movares beoordeeld heeft op haalbaarheid, zie figuur 3.



Figuur 3. Vier scenario's die opgesteld zijn door stakeholders en beoordeeld op haalbaarheid door Movares

De vier scenario's hebben veel overeenkomsten. Deze overlap heeft Movares geformuleerd tot de volgende ontwerpprincipes die zijn gebruikt voor het opstellen van oplossingsrichtingen:

- Ericalaan, Acaciaalaa en Hoogmadeseweg 30km/u;
- de hoeveelheid verkeer op Ericalaan/Acaciaalaa kan verminderd worden aanpassingen aan de kruising met de Mauritsingel;
- eenrichtingsverkeer Simon Smitweg bij voorkeur handhaven.

Naast deze drie punten was het instellen van 30 km/u op de Simon Smitweg een gemene deler van alle vier de scenario's. Movares heeft deze wens uitvoerig onderzocht, maar niet haalbaar geacht vanwege een negatief advies van de hulpdiensten (brandweer en ambulance). Door het wijzigen van de snelheid zouden zowel de uitruktijd als de aanrijtijden naar de brandweerkazerne aan de Simon Smitweg alsmede naar het ziekenhuis toenemen. Dit is ongewenst. Daarnaast biedt het aanpassen van de snelheid geen oplossing voor het probleem binnen de verkeersstructuur, omdat dezelfde hoeveelheid verkeer zal blijven rijden. Het aanpassen van de snelheid is daarom door Movares niet verder meegenomen.

## 4.6 Oplossingsrichtingen Movares

De ontwerpprincipes die zijn gedestilleerd uit de scenario's van stakeholders heeft Movares gebruikt om twee oplossingsrichtingen uit te werken voor de verkeerscirculatie. Naast de oplossingsrichtingen adviseert Movares de gemeente om ook met externe stakeholders in gesprek te blijven omdat de oorzaak van sommige knelpunten niet in het plangebied liggen. Het gaat dan om het verminderen van het doorgaand verkeer in het gebied, ten gevolge van N11, A4 en Leiderdorpsebrug (door de sluitingstijden tijdens de spits). Movares merkt daarbij echter op dat ondanks bovenregionale maatregelen het doorgaande verkeer op de Ericalaan/Acacialaan zal blijven bestaan vanwege verkeer uit de wijken 't Heerlijk Recht en Oranjewijk zodat ook binnen de gemeente gezocht dient te worden naar een optimalisatie van de verkeersstructuur. Hieraan is invulling gegeven door de twee oplossingsrichtingen.

### ***Oplossingsrichting 1: volledige afsluiting Ericalaan***

In deze variant wordt de Ericalaan volledig afgesloten ter hoogte van de Willem-Alexanderlaan, zie figuur 4. De snelheden blijven gelijk aan de huidige situatie en ook de eenrichtingssituatie op de Simon Smitweg blijft gehandhaafd. Het doorgaande verkeer vanaf de Mauritssingel met bestemming Leiden en Leiderdorp-west zijn genoodzaakt om via de Willem-Alexanderlaan, Simon Smitweg (om het ziekenhuis heen) naar de Persant Snoepweg te rijden. Van deze oplossingsrichting zijn de voor- en nadelen benoemd:

#### *Voordelen*

- Doorgaand verkeer gaat over in IVVP vastgestelde route;
- Verkeer op Ericalaan/Acacialaan neemt af tot waarden die horen bij erftoegangsweg (<5000 tot 6000 mvt/etm).

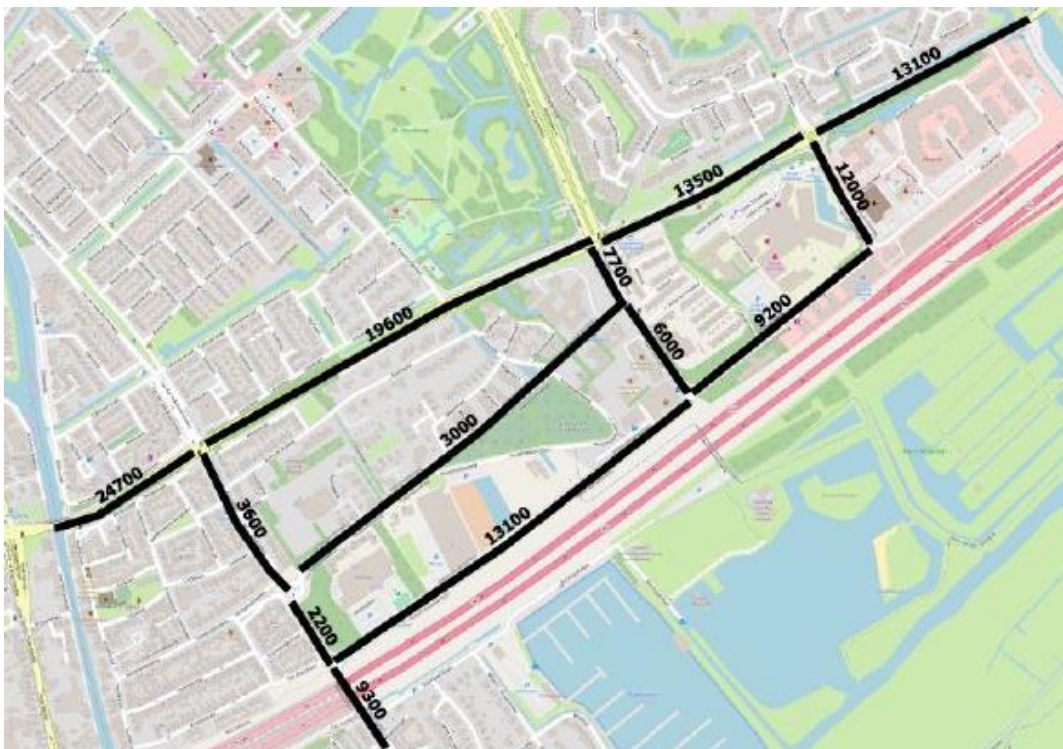
#### *Nadelen*

- De intensiteiten op de Simon Smitweg ter hoogte van het eenrichtingsverkeer nemen toe, waardoor de oversteekbaarheid van deze weg vermindert;
- Door afsluiten Ericalaan neemt de bereikbaarheid voor het wijkverkeer aanzienlijk af;
- Reële kans op verschuiven doorgaand verkeer naar de Hoofdstraat.

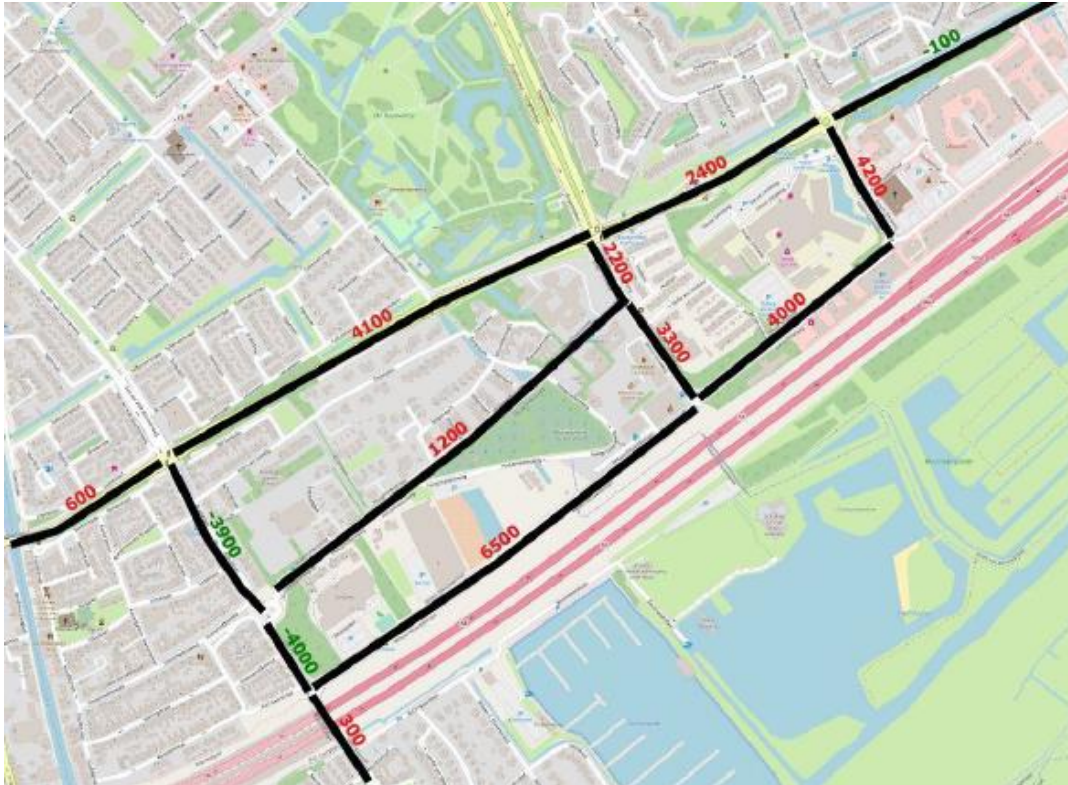


*Figuur 4. Oplossingsrichting 1 met volledige afsluiting Ericalaan ter hoogte van Willem-Alexanderlaan*

Figuur 5 toont de verkeersintensiteiten van oplossingsrichting 1 (inclusief ontwikkeling Amaliaplein). Figuur 6 geeft de verschillen in intensiteiten weer ten opzichte van de huidige. Daaruit blijkt dat de intensiteiten op de Ericalaan en Acacialaan sterk afnemen, op alle andere wegen nemen de verkeersintensiteiten toe, met name op de Willem-Alexanderlaan.



*Figuur 5 Verkeersintensiteiten na doorvoeren volledige afsluiting Ericalaan (inclusief ontwikkeling Amaliaplein).*



Figuur 6. Verschil verkeersintensiteiten na doorvoeren volledige afsluiting Ericalaan (inclusief ontwikkeling Amaliaplein) tov verkeerstellingen 2016

### **Oplossingsrichting 2: Eenrichtingsverkeer Ericalaan**

In oplossingsrichting 2 wordt de Ericalaan een eenrichtingsweg richting het zuiden, de snelheid blijft ongewijzigd. Voor deze rijrichting is gekozen omdat bij deze rijrichting de verkeersafwikkeling op het kruispunt Willem-Alexanderlaan – Ericalaan – Mauritssingel verbetert. Om het doorgaande verkeer een alternatief te bieden en tevens te voorkomen dat het gaat rijden via de Hoofdstraat is omdraaien van de rijrichting van de Simon Smitweg noodzakelijk. Hierdoor blijft de omrijafstand beperkt.

Omdraaien van rijrichting Simon Smitweg heeft als bijkomend voordeel dat het eenrichtingsverkeer gedeelte langer kan worden (van Willem-Alexanderlaan tot aan de milieustraat). Dit zorgt ervoor dat minder verkeer geneigd is met (hoge snelheid) tegen het verkeer in te rijden, zoals nu voorkomt.

Door het wijzigen van de verkeersstructuur ontstaat een verkeerscirculatie waarbij de Ericalaan en Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis) het doorgaande verkeer beide verwerken. Hierdoor ontstaat een evenwichtigere (her)verdeling van het doorgaande verkeer.

#### *Voordelen*

- de lengte van de omrijafstand is beperkt. Daardoor is minder kans op doorgaand verkeer op andere routes;
- verkeersbewegingen worden verdeeld tussen de Ericalaan/Acacialaan en Simon Smitweg;
- geen kruisende verkeersbeweging voor verkeer vanaf Mauritssingel naar Ericalaan, waardoor deze kruising veiliger wordt en de doorstroming verbetert. Hiermee is de drukste richting op deze kruising de rechtsafrichting. Deze richting heeft het minste invloed op de doorstroming op de kruising;
- éénrichtingsverkeer Simon Smitweg kan worden verlengd, waardoor minder kans op verkeer dat tegen de richting in rijdt.

#### *Nadelen*

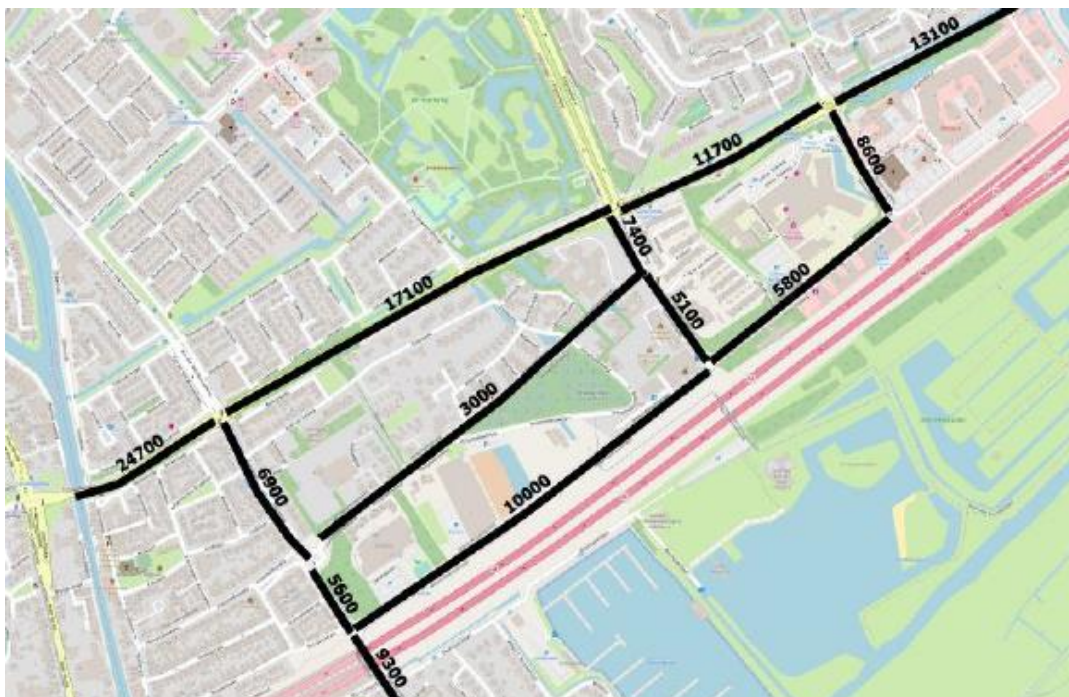
- bereikbaarheid van de wijk neemt af door éénrichtingsverkeer;

- de intensiteiten op de Simon Smitweg ter hoogte van het eenrichtingsverkeer nemen toe, waardoor de oversteekbaarheid van deze weg vermindert;
- de intensiteit van de Eralaan blijft aan de hoge kant maar binnen de richtlijn voor een 30 km/u weg. De intensiteit van de Acacialaan neemt af, maar blijft hoger liggen dan richtlijn voor een 30 km/u weg;
- verkeer op Hoogmadeseweg neemt toe maar blijft binnen de richtlijn voor een 30 km/u weg.



*Figuur 7. Oplossingsrichting 2 met eenrichtingsverkeer op de Eralaan en omdraaien rijrichting Simon Smitweg ter hoogte van gemeentehuis*

Figuur 8 toont de verkeersintensiteiten van oplossingsrichting 2. Zoals te zien in figuur 9 daalt de verkeersintensiteiten op de Eralaan en Acacialaan. Al is de afname minder groot dan bij volledige afsluiting en blijven de intensiteiten op de Acacialaan nog wel hoog liggen. Daar staat tegenover dat de toename van verkeer op de andere wegen ook beperkter is (ook na ontwikkelingen Amaliaplein).



*Figuur 8. Verkeersintensiteiten na doorvoeren eenrichtingsverkeer op de Eralaanen omdraaien rijrichting Simon Smitweg (inclusief ontwikkeling Amaliaplein)*



Figuur 9. Verschil verkeersintensiteiten na doorvoeren eenrichtingsverkeer Ericalaan en omdraaien rijrichting Simon Smitweg (inclusief ontwikkeling Amaliaplein) tov verkeersstellingen 2016

Gezien de voor en nadelen heeft Movares oplossingsrichting 2 geadviseerd. Een uitgebreid argumentatie heeft Movares opgenomen in hoofdstuk 7 van het rapport.

#### 4.7 Doorrekening verkeersafwikkeling oplossingsrichting 2

Het advies van Movares is door Mobycon opnieuw doorgerekend om de verkeersafwikkeling te toetsen. Dit is gedaan omdat bij ruimtelijke ontwikkelingen nagegaan dient te worden wat de gevolgen zijn voor verkeer in de omgeving van de ontwikkeling. Daarbij is zowel de huidige verkeerscirculatie bekeken als de verkeerscirculatie zoals geadviseerd door Movares. Bij beide doorrekeningen is rekening gehouden met de ontwikkeling van Amaliaplein.

Mobycon komt tot de conclusie dat in de huidige verkeersstructuur er knelpunten zijn die verzaard zouden worden door extra verkeer dat wordt gegenereerd door het ontwikkelen van Amaliaplein. Door het wijzigen van de verkeerscirculatie worden afgezien van de Acacialaan alle leefbaarheidsknelpunten opgelost, ook na ontwikkeling Amaliaplein. De Acacialaan is hierop de uitzondering. Op deze weg nemen de verkeersintensiteiten af, maar deze voldoen, ook zonder de ontwikkelingen op het Amaliaplein, nog niet aan de landelijke richtlijnen voor een erftoegangsweg.

De verkeersafwikkeling op het kruispunt Ericalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel zal door het eenrichtingsverkeer ook beter gaan, vooral op de wegen met een ontsluitend karakter is dit het geval (m.n. de Mauritssingel). Op de Ericalaan blijft een wachtrij ontstaan, maar deze staat minder lang stil dan in de huidige situatie.

Mobycon komt tot de eindconclusie dat ten opzichte van de huidige verkeerssituatie de verkeerssituatie niet zal verslechteren door het veranderen van de verkeersstructuur en door de ontwikkelingen rond het Amaliaplein. Daarom wordt gesteld dat het aspect verkeer deze ontwikkelingen niet in de weg staat.

## 4.8 Effecten oplossingsrichtingen

Het inrichten van de Ericalaan als eenrichtingsweg (van Hoogmadeseweg naar Willem-Alexanderlaan) en het omdraaien van de rijrichting van de Simon Smitweg (wordt van de Willem-Alexanderlaan naar de Persant Snoepweg) zal voor een andere verkeerscirculatie in het gebied zorgen. Dit heeft verschillende effecten. Hieronder worden deze effecten inzichtelijk gemaakt voor de Kerkwijk (wijk rond Ericalaan/Acacialaan) en de wijken Holtlant en Hofje van Holtlant (nabij de Simon Smitweg). Ook voor de wijken Oranjewijk en 't Heerlijk Recht (zuidelijke wijken van de A4) wordt stilgestaan bij de effecten aangezien ook uit deze wijken vragen zijn gesteld en zienswijzen zijn ingediend over de gevolgen van de gewijzigde verkeerscirculatie. De effecten die beschreven zijn komen ook terug in het rapport van Movares in hoofdstuk 7. In dit hoofdstuk geeft Movares argumenten die met name ingaan op de effecten van beide oplossingsrichtingen.

## 4.9 Effecten Kerkwijk

### ***Bereikbaarheid***

Als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Ericalaan is het niet meer mogelijk om de Ericalaan in twee richtingen te berijden. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van de wijk beperkt af.

De bereikbaarheid van het bedrijf Olympus voor vrachtverkeer zal niet wijzigen, al wijzigt de aanrijroute wel. Het bedrijf Olympus heeft een laad- en losplek aan de Willem-Alexanderlaan. Om deze te bereiken dient vrachtverkeer in de huidige situatie via de Simon Smitweg (ter hoogte van het gemeentehuis) aan te komen rijden. Ten gevolge van het omdraaien van de rijrichting van de Simon Smitweg zal het vrachtverkeer na implementatie van de verkeersstructuur dienen aan te rijden via de Ericalaan. Dit is een beperkte extra omrijafstand. Aangezien de Ericalaan ook gebruikt zal worden door vrachtverkeer om de supermarkt te bevoorraden zal de Ericalaan geschikt worden voor vrachtverkeer.

## 4.10 Leefbaarheid en verkeersveiligheid Ericalaan en Acacialaan

In het gebied tussen de Persant Snoepweg en de Willem-Alexanderlaan staat als gevolg van hoge verkeersintensiteiten de leefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk op de Ericalaan en Acacialaan. Deze wegen zijn in het verkeersbeleid aangewezen als erftoegangswegen van 30 km/u, maar blijken niet als zodanig te functioneren. De oorzaak van het vele verkeer op de Ericalaan en Acacialaan blijkt te liggen in de doorgaande verkeersstromen van en naar Leiden komende uit het gebied ten zuiden van de A4.

Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling Amaliaplein zal bij een ongewijzigde verkeerssituatie het gebruik van de Ericalaan en Acacialaan verder toenemen waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid verder onder druk komen te staan. Het realiseren van voorgestelde advies van Movares (oplossingsrichting 2) zal resulteren in lagere verkeersintensiteiten op de Ericalaan en Acacialaan, ook met de ontwikkeling Amaliaplein. Hierdoor worden, afgezien van de Acacialaan, alle leefbaarheidsknelpunten opgelost, ook met de ontwikkeling Amaliaplein.



### *Acacialaan*

De Acacialaan is hierop een uitzondering; op deze weg nemen de verkeersintensiteiten ook af maar voldoen deze nog niet aan de richtlijnen voor een erftoegangsweg. Dit is ook het geval zonder de ontwikkeling Amaliaplein. Dat de weg niet voldoet aan de richtlijnen voor een erftoegangsweg is derhalve niet het gevolg van de ontwikkeling Amaliaplein. Mobycon concludeert dan ook dat het verkeersbeeld ten opzichte van de huidige situatie door de ontwikkeling Amaliaplein in combinatie met het invoeren van het eenrichtingsverkeer niet zal verslechteren.

Ook Movares heeft nader gekeken naar het functioneren van de Acacialaan in het wegennet.

Gezien het huidige functioneren van de weg (buslijn+hulpdienstenroute), de ligging van de weg in het wegennet (zowel ten opzichte van de Persant Snoepweg als de overige wegen in de Kerkwijk) als mede de intensiteiten lijkt de functie van de weg te functioneren als een wegcategorie die tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg in ligt.

Aangezien de wegencategorisering van Nederland geen dergelijke tussencategorie kent wordt geconstateerd dat de Acacialaan een zogenaamde "grijze weg" betreft tussen de wegcategorieën van CROW in. Het missen van een wegcategorie tussen erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg is in Nederland een meer voorkomend verschijnsel die soms wordt ingevuld door een extra wegcategorie in het leven te roepen in het verkeersbeleid, namelijk 'wijkontsluitingsweg'. Dit heeft tot gevolg dat de weg te hoge intensiteiten heeft als de richtlijnen voor een erftoegangsweg gevolgd zou worden, maar anderzijds zou een inrichting van de weg die behoort bij een gebiedsontsluitingsweg niet passen in het gebied en de daadwerkelijke functie van de weg.

Het onderzoek van Movares is gefocust op de verkeerscirculatie in het gebied waar het snelheidsregime op de Acacialaan nauwelijks invloed op heeft. Echter, dient de Acacialaan wel opnieuw ingericht te worden vanwege leefbaarheid en verkeersveiligheid. Movares en Mobycon hebben geadviseerd om bij de herinrichting van de Acacialaan rekening te houden met de wijkontsluitingsfunctie van de weg, dit kan zowel bij een snelheid van 30 km/u als 50 km/u. De situatie wordt met inachtneming van het voornemen om deze weg te zullen herinrichten, meer op de functie van de weg toegesneden, aanvaardbaar geacht.

### *Kruispunt Ercalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel*

In de huidige situatie is het kruispunt Ercalaan – Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel zwaar belast. Uit de berekening van Mobycon blijkt dat door het invoeren van de eenrichtingsverkeer op de Ercalaan het afslaan vanaf de Mauritssingel niet meer mogelijk is en de wachtrij op de Mauritssingel verdwijnt. Het verkeer vanuit de Ercalaan kan sneller weg rijden, maar de wachtrij zal wel langer zijn. De langere wachtrij is te verklaren vanuit het feit dat de verkeersintensiteit op de Ercalaan in de richting van de Willem-Alexanderlaan verdubbeld t.o.v. de huidige situatie. Dat deze wachtrij sneller oplost kan verklaard worden doordat er geen verkeer meer is vanaf de Willem-Alexanderlaan of de Mauritssingel dat de Ercalaan wil oprijden. Hierdoor hoeft het verkeer vanaf de Ercalaan niet meer te wachten op het verkeer dat vanaf de Mauritssingel linksaf wil slaan en daarbij voorrang moet verlenen aan het rechtdoorgaande verkeer op de Willen Alexanderlaan. Hiermee is het knelpunt op de Mauritssingel opgelost, waardoor de doorstroming op deze gebiedsontsluitingsweg met hulpdienstenroute significant verbetert. Door het instellen van eenrichtingsverkeer wordt de situatie over het algemeen dus beter. Zonder aanpassingen zou dit knelpunt verder verzwaard worden door de komst van Amaliaplein.

## 4.11 Luchtkwaliteit en geluidsbelasting

Aangezien de verkeersintensiteiten op de Ericalaan en Acacialaan afnemen zal de lokale luchtkwaliteit verbeteren en geluidsbelasting ten gevolge van verkeer op deze wegen afnemen.

## 4.12 Effecten Holtlant en Hofje van Holtlant

### ***Gebruik Simon Smitweg en Hoogmadeseweg***

De wijken Holtlant en Hofje van Holtlant liggen aan de Simon Smitweg ter hoogte van het gemeentehuis. Daarbij is de wijk Holtlant slechts aan één zijde ontsloten via de Simon Smitweg. Bij de vastgestelde verkeerscirculatie zal het eenrichtingsgedeelte tussen de brandweerkazerne en de Willem-Alexanderlaan worden omgedraaid (rijrichting wordt naar de Persant Snoepweg toe).

Als gevolg van de gewijzigde verkeerscirculatie zal het verkeer evenwichtiger (her)verdeeld worden over de Ericalaan en de Simon Smitweg. Het gevolg is wel dat de verkeersintensiteiten toenemen op de Simon Smitweg en de Hoogmadeseweg.

De Simon Smitweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van 50 km/u. Daarmee heeft de weg als functie om gebieden te ontsluiten, waarbij ook doorgaand verkeer van de weg gebruik maakt. Bij een gebiedsontsluitingsfunctie ligt de nadruk dan ook meer op de doorstroming dan bij een erftoegangsweg waar de nadruk ligt op verblijven. Daarom wordt ook gekeken naar de verkeersafwikkeling (verhouding intensiteit/capaciteit) tijdens het maatgevende uur (drukste uur). Mobycon heeft in haar rapport CROW richtlijnen opgenomen voor de maximale verkeersintensiteiten die vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid op verschillende wegcategorieën acceptabel worden geacht. Voor een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/u (2x1 rijstrook) is de richtlijn dat de maximale verkeersintensiteit ligt tussen de 800 en 1600 pae/uur/rijstrook. Movares heeft in bijlage 7 de verkeersintensiteiten opgenomen voor de wegen in het gebied bij de verkeerscirculatie conform oplossingsrichting 2 (inclusief ontwikkeling Amaliaplein). Daaruit volgt dat op de Simon Smitweg in de avondspits de verkeersintensiteit toeneemt op het tweerichtingen gedeelte van 505 voertuigen (huidige situatie) naar 689 voertuigen. Op het eenrichtingsgedeelte draait de rijrichting om en wijzigt de verkeersintensiteit van de avondspits van 248 naar 453 voertuigen. Beide intensiteiten liggen onder de capaciteit van een gebiedsontsluitingsweg, zodat de verkeersafwikkeling geborgd is. Ten gevolge van de aangepaste verkeerscirculatie zal ook de verkeersintensiteit op de Hoogmadeseweg toenemen. De Hoogmadeseweg is een erftoegangsweg van 30 km/u waarvoor de richtlijn stelt dat de maximale verkeersintensiteiten vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid rond de 5.000 – 6.000 mvt/etmaal bedraagt. Aangezien door de gewijzigde verkeerscirculatie de intensiteit op de Hoogmadeseweg naar verwachting uitkomt op 3.000 mvt/etmaal stelt Mobycon dat de intensiteiten der mate laag zijn dat deze acceptabel zijn.

### ***Oversteekbaarheid en bereikbaarheid Holtlant***

De oversteekbaarheid van de Simon Smitweg zal door toenemende verkeersintensiteiten ten opzichte van de huidige situatie verminderen. Echter, aangezien de verkeersintensiteiten niet de richtlijnen overschrijden is deze wel gewaarborgd. Daarbij is er reeds een voetgangers/fietsoversteek bij het kruispunt Persant Snoepweg – Simon Smitweg – Engelendaal waar door middel van een verkeerslichteninstallatie langzaam verkeer altijd veilig kan oversteken.

Tijdens de gespreksavonden bleek dat de oversteekbaarheid van de weg voor de bewoners een belangrijk punt is. Er zal bij de uitwerking van het ontwerp van de Simon Smitweg aandacht zijn om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer verder te faciliteren.

Ook de bereikbaarheid van de wijk Holtlant per auto is voor de bewoners een aandachtspunt aangezien de wijk alleen via de Simon Smitweg ontsloten wordt. Zodoende is het belangrijk dat ook bij toenemende verkeersintensiteiten bewoners de wijk kunnen in/uit rijden. Het is daarvoor belangrijk om te zorgen dat de ruimte voor de in/uitrit tot de wijk vrijgehouden wordt. Dit is ook een opgave voor bij de ontwerpessie hoe hieraan invulling wordt gegeven. Een mogelijke oplossing zou zijn kruizen op de weg voor de in/uitritconstructie zodat deze ten alle tijden vrij gehouden dienen te worden.

### ***Verkeersveiligheid***

Het omdraaien van de rijrichting van de Simon Smitweg heeft het bijkomende voordeel dat het eenrichtingsverkeer langer kan worden (globaal van Willem-Alexanderlaan tot aan ingang milieustraat). Dit zal er voor zorgen dat minder verkeer geneigd is met (hoge snelheid) tegen het verkeer in te rijden, zoals nu voorkomt. Bij het opstellen van de ontwerpen die invulling geven aan verkeerscirculatie zal dit nader uitgewerkt worden. Hulpdiensten hebben al een positief signaal afgegeven voor het verlengen van het eenrichtingsgedeelte.

De bewoners Holtlant hebben tijdens de gespreksavonden over de verkeerscirculatie voorgesteld om de maximumsnelheid van de Simon Smitweg te verlagen van 50 naar 30 km/u. Gezien de ligging van de brandweerkazerne aan de Simon Smitweg en doordat de Simon Smitweg een belangrijke aanrijroute is voor ambulances naar het Alrijne Ziekhuis is er op dringend advies van de hulpdiensten er niet voor gekozen om de snelheid van de Simon Smitweg te verlagen van 50 naar 30 km/u. Bij een dergelijke snelheidsreductie zouden op de Simon Smitweg snelheidsremmende maatregelen (onder andere drempels) moeten worden toegepast die de aanrijtijden voor hulpdiensten negatief beïnvloeden. Met name doordat vrijwilligers naar de kazerne rijden en zich dienen te houden aan de maximumsnelheid.

## **4.13 Luchtkwaliteit en geluidsbelasting**

Naar aanleiding van de keuze voor variant 2, is door de Omgevingsdienst opnieuw het aspect luchtkwaliteit onderzocht. Uit dit onderzoek (zie paragraaf 4.2.6 luchtkwaliteit in de plantoelichting) blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen langs de Simon Smitweg, ook na de realisatie van het plan Amaliaplein, ruim onder de wettelijke grenswaarden zullen blijven. Daarnaast is specifiek voor de situatie van de woningen op het Holtlant en gelegen langs de Simon Smitweg ook in beeld gebracht wat de toename van het verkeer voor het aspect geluid zal betekenen. Uit de berekening van de Omgevingsdienst blijkt er sprake is van een toename met 1,3 dB (verkeerstoename 34%). Deze toename is lager dan toelaatbaar is bij een fysieke wijziging van de weg (In de Wet geluidhinder is namelijk opgenomen dat, als er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij een toename van 1,5 dB of meer). Daarnaast wordt opgemerkt dat een toename van 1,3 dB voor het menselijk gehoor niet waarneembaar is.

## **4.14 Effecten wijken Oranjewijk en 't Heerlijk Recht**

### ***Bereikbaarheid***

De wijken ten zuiden van de A4 (de Oranjewijk en de wijk 't Heerlijk Recht) zullen de gevolgen van de gewijzigde verkeerscirculatie beperkt merken.

### ***Verkeer in de richting van A4 naar Amsterdam***

Het verkeer dat in de richting van Amsterdam via de A4 rijdt zal ook na het wijzigen van de verkeerscirculatie zijn huidige route blijven volgen via de Mauritssingel, Willem-Alexanderlaan en Simon Smitweg om via de rotonde ter hoogte van het ziekenhuis de Persant Snoepweg op te rijden.

Deze route wijzigt door de verkeerscirculatie niet en zal er zelf op vooruit gaan doordat het kruispunt Willem-Alexanderlaan – Mauritssingel – Ericalaan het verkeer beter afwikkelt. Immers nu ontstaat er tijdens spitsperiodes wachtrijen op de Mauritssingel doordat verkeer linksaf de Ericalaan op wil rijden, door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Ericalaan verdwijnt deze wachtrij. Hiervan profiteren ook de hulpdiensten naar het ziekenhuis.

#### *Verkeer in de richting van Leiderdorpsebrug voor de richtingen A4 naar Den Haag/Rotterdam, N11 en Leiden*

Het verkeer dat vanuit de zuidelijke wijken naar de Leiderdorpsebrug rijdt om naar de A4 richting Den Haag/Rotterdam, de N11 of Leiden te rijden zou in de huidige situatie conform de vastgestelde wegcategorisering niet via de Ericalaan horen te rijden maar via de Willem-Alexanderlaan en Simon Smitweg. Echter, in de praktijk blijkt uit de verkeerstellingen van Movares dat het aandeel doorgaand verkeer op de Ericalaan/Acacialaan hoog is met als gevolg leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op deze wegen. Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Ericalaan neemt het verkeer op de Ericalaan en Acacialaan af. Door tevens de rijrichting van de Simon Smitweg om te draaien krijgt dit verkeer op korte afstand een alternatief. Ten opzichte van de Ericalaan neemt de omrijafstand maar beperkt toe.

Gezien de beperkte omrijafstand wordt de kans dat het doorgaande verkeer zich verplaatst naar de Hoofdstraat klein geacht. Tevens is de Simon Smitweg een 50 km/u weg evenals de route om er te komen, dit in tegenstelling tot de Hoofdstraat die een smalle 30 km/u weg is die gezien vanaf de Mauritssingel over circa 1,1 km gevolgd zou moeten worden om bij de Acacialaan uit te komen. De verwachting is daarom dat het voor doorgaande verkeer naar de Leiderdorpsebrug aantrekkelijker is om via de Simon Smitweg te rijden en niet via de route via de Hoofdstraat. Om die reden wordt de kans op doorgaand verkeer door de Hoofdstraat klein geacht.

In tegengestelde richting komende vanaf de Leiderdorpsebrug naar de zuidelijke wijken wijzigt de verkeerssituatie niet, immers verkeer kan nog steeds via de Ericalaan rijden. Al wordt door de herinrichting dit niet gestimuleerd. De officiële route is via de Simon Smitweg langs het ziekenhuis.

Door de vastgestelde gewijzigde verkeerscirculatie zal de A4 nog op dezelfde wijze passeerbaar zijn. De barrièrewerking van de A4 blijft dan ook gelijk.

#### *Verkeer in de richting van de N209 of Koudekerk aan den Rijn*

Het verkeer dat van de zuidelijke wijken van Leiderdorp naar de N209 of Koudekerk aan den Rijn wil rijden kan nog steeds via de Achthovenerweg rijden. De bereikbaarheid van deze bestemmingen wijzigt als gevolg van de vastgestelde verkeerscirculatie niet.

## **4.15 Oplossingsrichtingen voorgelegd aan College**

Beide oplossingsrichtingen van Movares zijn aan het College ter besluitvorming voorgelegd. Daarbij is aangegeven dat oplossingsvariante 2 de voorkeursvariant is. De voordelen van variant 2 ten opzichte van variant 1 zijn:

- Evenwichtiger (her)verdeling van verkeer op de Ericalaan en Simon Smitweg;
- Bij volledig afsluiten Ericalaan is kans dat doorgaand verkeer via Hoofdstraat gaat rijden groter, door eenrichtingsverkeer Ericalaan en omdraaien rijrichting Simon Smitweg is de omrijafstand beperkt en daardoor de kans op verschuiving van het doorgaande verkeer naar andere routes kleiner;

- Bij volledige afsluiting Ericalaan zou de bereikbaarheid van de functies in de nabijheid van de Ericalaan afnemen, bij het instellen van eenrichtingsverkeer is deze afname beperkt.

Het college van Leiderdorp heeft op 23 januari 2018 besloten om te kiezen voor de voorkeursvariant. Hiermee is de verkeerscirculatie voor het gebied vastgesteld. Deze dient uitgewerkt te worden in een definitief ontwerp voor de Ericalaan en de Simon Smitweg tussen de Persant Snoepweg en de Willem-Alexanderlaan.

## **4.16 Vervolg nu verkeerscirculatie vastgesteld is**

### **Uitwerken verkeerscirculatie in ontwerpen**

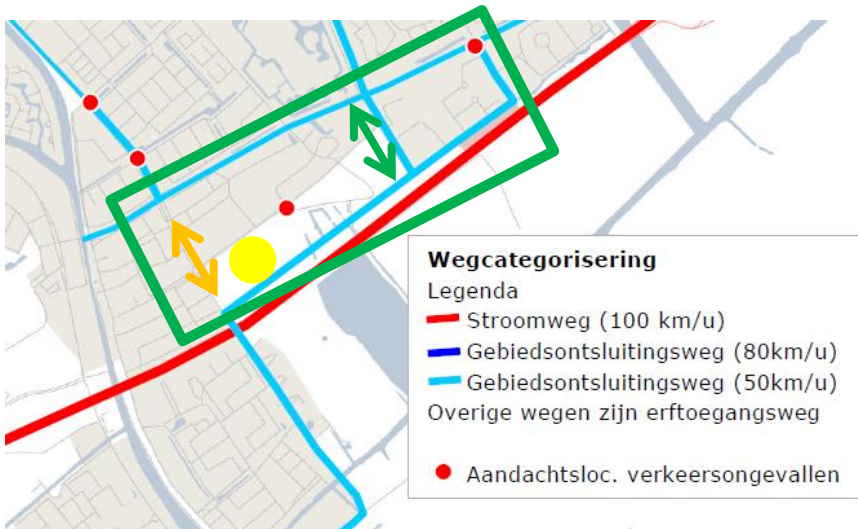
Na vaststelling van de beoogde verkeerscirculatie is gestart met het vervolgtraject om te komen tot definitieve ontwerpen. Tijdens dit ontwerptraject worden voor de Ericalaan en Simon Smitweg ontwerpessies georganiseerd met bewoners en eventueel organisaties uit de betreffende straat. De planning is dat voor de zomer de ontwerpen gereed zijn. De ontwerpen die hieruit voortkomen worden onderdeel van het nog te nemen verkeersbesluit.

### **Monitoring verkeerscirculatie**

De gewijzigde verkeerscirculatie zal worden gemonitord nadat de verkeersmaatregelen zijn doorgevoerd. Dat zal worden gedaan door verkeerstellingen uit te voeren op onder andere de Ericalaan, Acacialaan, Simon Smitweg, Hoofdstraat en Hoogmadeseweg die meegaan bij de reguliere tweejaarlijkse verkeerstellingen. De eerste tellingen zullen uitgevoerd worden in het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2018. Deze meting vormt de nulmeting (verkeerscirculatie is nog niet doorgevoerd en ontwikkeling Amaliaplein is nog niet gerealiseerd). De tweede meting zal plaatsvinden in het 4<sup>e</sup> kwartaal van 2020. Deze tellingen zullen worden vergeleken waarna er zo nodig op wordt geacteerd als de metingen daar aanleiding toe geven.

## **4.17 Samenvatting en conclusie**

De verkeerssituatie in het onderzochte deel van Leiderdorp (groen gebied in navolgende figuur) verdient de nodige aandacht. De gemeente erkent dat er knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn in het gebied tussen de Persant Snoepweg en de Willem Alexanderlaan. Deze zijn er reeds in de huidige situatie; de knelpunten worden dus niet veroorzaakt door de komst van een supermarkt en woningen, doch worden er wel door verzwakt. Het aanpakken van de knelpunten staat met andere woorden los van hetgeen dit bestemmingsplan mogelijk maakt; de gemeente is bezig om de knelpunten aan te pakken en zal hiermee verder gaan, ook indien de supermarkt en de woningen er niet zouden komen. De gekozen oplossingsrichtingen zijn daarmee verder niet relevant voor het bestemmingsplan anders dan dat deze mogelijk zijn binnen de bestemming Verkeer; door te voeren verkeersmaatregelen bevinden zich op het niveau van uitvoering. De gemeente erkent de geuite zorg die reclamanten hebben geuit ten aanzien van verkeersaspecten. Zoals uit bovenstaande paragraaf moge blijken, gaat de gemeente zorgvuldig met dit onderwerp om en zal dit in de toekomst blijven doen.



## 5 Bijlage 2 Overzicht wijzigingen groentoets

Pagina 29 en 30

Paragraaf 4.2.2. Duurzaam te behouden groenelementen

De boomnummers uit bijlage 1a zijn in de tekst toegevoegd, zodat duidelijker wordt over welke bomen het hier gaat.

Verder is gebleken dat de straatbomen met boomnummers 10 en 11 niet terug te vinden waren in de tekst. Wij hebben over deze bomen de volgende tekst toegevoegd aan paragraaf 4.2.2. "De straatbomen (Zie bijlage 1a, boomnummers 10 en 11) staan niet in de weg voor de bouw van de woningen en kunnen ingepast worden."

Pagina 30

Paragraaf 4.2.4. Te verwijderen groenelementen

Hier wordt aangegeven dat er vier bomen niet ingepast kunnen worden. Dit is niet juist. In deelgebied A kunnen twee bomen niet ingepast worden. De andere twee bomen zijn al meegenomen bij deelgebied C1. Om de dubbeltelling eruit te halen, komen ze in deelgebied A te vervallen. De tekst is hierop aangepast.

Ook hier zijn de boomnummers uit bijlage 1a in de tekst toegevoegd, zodat helder is welke twee bomen niet ingepast kunnen worden in het ontwerp.

In de tabel met de groenbalans voor dit deelgebied zijn bij de groengroep "Bomen" verkeerde aantallen in de tabel gekomen. De aantallen zijn als volgt aangepast:

Deelgebied A; Supermarkt & woningen nieuw					
Groengroepen	Aanwezig groen	Te verwijderen groen	Nieuw groen	Groenbalans	Totaal Groen na ontwikkeling
Bomen	16 <del>21</del> stuks	2 <del>4</del> stuks	0 <del>4</del> stuks	-2 <del>0</del> stuks	14 <del>21</del> stuks

Bij het aanwezig groen zijn ook de bomen in het bosplantsoen meegeteld. Dit is niet juist. Het aantal aanwezig bomen is daarom 16 in plaats van 21. Bij te verwijderen groen staat een aantal van 4 bomen, dit is overeenkomstig de hierboven genoemde wijziging bijgesteld naar 2. Herplant van bomen vindt niet binnen deelgebied A plaats, maar in de andere deelgebieden. Daarom is het nieuw groen voor deelgebied A op 0 gezet. De bomenbalans komt daardoor op -2 uit. Het totaal bomen na de ontwikkeling in deelgebied A is dan 14 in plaats van 21 stuks.

Pagina 32 en 33

Paragraaf 4.3.5. Compenserende maatregelen

Tekstueel toegevoegd dat het om "het nieuwe" fietspad tussen Hoogmadeseweg en fietsparkeerplaats/entree De Does gaat.

Tabel Groenbalans Deelgebied B

Bij de groengroep Ruige berm bij Nieuw groen was de hoeveelheid weggevallen. Het gaat om 830 m<sup>2</sup>. Deze is toegevoegd.

Paragraaf 4.4.1.

Hier is het woord 'Standaard' in de tekst blijven staan. Dit kan komen te vervallen.

Pagina 38

Paragraaf 4.4.4. Te verwijderen groenelementen

Bij Hoogmadesweg is een 'e' weggefallen. Het moet Hoogmadeseweg zijn. Dit is in de tekst aangepast.

Pagina 40

Paragraaf 5.1 Algemeen

De aantallen bij de groengroep bomen zijn conform de aanpassingen bij Deelgebied A gewijzigd.

<b>Totaaloverzicht Amaliaplein</b>					
<b>Groengroepen</b>	<b>Aanwezig groen</b>	<b>Te verwijderen groen</b>	<b>Nieuw groen</b>	<b>Groenbalans</b>	<b>Totaal Groen na ontwikkeling</b>
Bomen	82 stuks	5 <del>7</del> stuks	21 stuks	16 <del>14</del> stuks	98 <del>96</del> stuks

Bijlage 1 Inventarisatie Deelgebied A Supermarkt + nieuwbouw woningen

a. Bomeninventarisatie (tekening en tabel)

Bij de tabel is een kolom met Bijzonderheden toegevoegd, zodat duidelijk wordt welke van deze bomen meegenomen zijn bij Deelgebied C1 en welke bomen binnen de groengroep Bosplantsoen vallen.



Boom-nr.	Boomsoort (Latijns)	Hoogte	Diameter-klasse	Kroon-diam.	Conditie	Levensverwachting	Kroon	Stam en stamvoet	Bijzonderheden
<b>Supermarkt + woningen nieuw</b>									
1	Fraxinus excelsior	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	redelijk	10 - 25 jaar	voldoende	goed	meegenomen in deelgebied C1
2	Tilia europaea	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	meegenomen in deelgebied C1
3	Tilia europaea	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	meegenomen in deelgebied C1
4	Tilia europaea	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	meegenomen in deelgebied C1
5	Pterocarya fraxinifolia	15 - 18 m	> 100 cm	15	goed	10 - 25 jaar	voldoende	voldoende	
6	Pterocarya fraxinifolia	15 - 18 m	50 - 100 cm	15	goed	10 - 25 jaar	voldoende	voldoende	
7	Betula utilis 'Doorenbos'	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	
8	Tilia europaea	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	matig	
9	Fraxinus excelsior	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	redelijk	10 - 25 jaar	voldoende	goed	
10	Tilia europaea	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	
11	Betula utilis 'Doorenbos'	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	
12	Carpinus betulus	9 - 12 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	
13	Carpinus betulus	9 - 12 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	
14	Acer campestre	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	
15	Acer campestre	12 - 15 m	30 - 50 cm	9	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	
16	Fraxinus excelsior	18 - 24 m	30 - 50 cm	12	redelijk	10 - 25 jaar	voldoende	goed	
17	Fraxinus excelsior	18 - 24 m	30 - 50 cm	12	redelijk	10 - 25 jaar	voldoende	goed	
18	Robinia pseudoacacia	12 - 15 m	20 - 30 cm	6	redelijk	5 - 10 jaar	voldoende	goed	
19	Fraxinus excelsior	18 - 24 m	30 - 50 cm	12	redelijk	10 - 25 jaar	voldoende	goed	
20	Fraxinus excelsior	18 - 24 m	30 - 50 cm	12	redelijk	10 - 25 jaar	voldoende	goed	
21	Fraxinus excelsior	6 - 9 m	20 - 30 cm	1	redelijk	10 - 25 jaar	voldoende	goed	meegenomen in deelgebied C1
22	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
23	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	goed	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
24	Acer platanoides	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
25	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen

Boom-nr.	Boomsoort (Latijns)	Hoogte	Diameter-klasse	Kroon-diam.	Conditie	Levensverwachting	Kroon	Stam en stamvoet	Bijzonderheden
26	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
27	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
28	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
29	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
30	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
31	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
32	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
33	Pterocarya fraxinifolia	6 - 9 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	matig	valt onder beheergroep bosplantsoen
34	Salix alba	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
35	Salix alba	6 - 9 m	30 - 50 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
36	Prunus padus	9 - 12 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen
37	Prunus padus	6 - 9 m	0 - 20 cm	3	goed	10 - 25 jaar	voldoende	goed	valt onder beheergroep bosplantsoen