

Toelichting

Woningbouw Cardea-locatie



Gemeente
Leiderdorp



Vastgesteld

d.d. 7 maart 2016

NL.IMRO.0547.BPcardealocatie-VG01

INHOUD

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Begrenzing plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
2	Beschrijving van het bestemmingsplan	3
2.1	Geschiedenis van Leiderdorp	3
2.2	Geschiedenis van het plangebied	4
3	Ruimtelijk beleidskader	5
3.1	Europees en nationaal beleid	5
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	7
3.3	Gemeentelijk beleid	10
4	Omgevingsaspecten	17
4.1	Archeologie	17
4.2	Cultuurhistorie	17
4.3	Ecologie	17
4.4	Kabels en leidingen	18
4.5	Milieuaspecten	19
4.6	Stedenbouwkundige inpassing	24
4.7	Verkeer	24
4.8	Water	25
4.9	Wonen	25
5	Juridische planbeschrijving	26
5.1	Inleiding	26
5.2	Opzet en volgorde van de regels	26
5.3	Uitleg van de regels	26
6	Uitvoerbaarheid	29
6.1	Economische uitvoerbaarheid	29
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29

Bijlagen:

1. Archeologisch onderzoeksrapport
2. Briefrapportage en onderzoeksrapport Flora & Fauna
3. Presentatie CLICK-melding
4. Verkennend bodemonderzoek
5. Externe veiligheid
6. Geluidonderzoek - wegverkeer
7. Onderzoek Luchtkwaliteit
8. Aanvulling rapportage vleermuizenonderzoek
9. Notitie Externe veiligheid A4
10. Zienswijze
11. Beantwoording zienswijze

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De “Cardea-locatie” aan de Simon Smitweg 7 te Leiderdorp was tot voor kort grotendeels bebouwd ten behoeve van Jeugdzorgorganisatie Cardea. Aangezien deze gebouwen niet meer voldeden aan de huidige maatstaven voor onderwijs en hulpvormen is er een nieuw gebouw gerealiseerd. Onderhavig bouwplan voorziet in het bebouwen van het vrijgekomen perceel met grondgebonden woningen. Om dit juridisch-planologisch mogelijk te maken dient er een bestemmingsplanwijziging te worden doorlopen.

1.2 Begrenzing plangebied

De locatie is gelegen aan de Simon Smitweg en wordt aan de noordzijde begrensd door een kleine woonwijk die wordt ontsloten door de straat Holtlant. Aan de oostzijde ligt het Rijnlandziekenhuis. Het recentelijk gerealiseerde gebouw van Cardea Jeugdzorg ligt ten zuidwesten van het plangebied.



Afb. 1: Globale begrenzing van het plangebied (luchtfoto 2014)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied, zoals aangegeven en toegelicht in paragraaf 1.2, vigeert op dit moment het volgende bestemmingsplan:

Naam bestemmingsplan	Vastgesteld	Onherroepelijk
W4	14 juli 2014	31 december 2014

Het bestemmingsplan ‘W4’ betreft een conserverend bestemmingsplan, wat wil zeggen dat er alleen de huidige situatie in is opgenomen plus ontwikkelingen die op het moment van vaststelling al concreet waren en al eerder met een (ruimtelijk) besluit waren bevestigd. De bouwplannen op de Cardea-locatie waren op dat moment nog niet voldoende concreet.

In het bestemmingsplan ‘W4’ zijn de gronden aangewezen voor de bestemming ‘Maatschappelijk’. Onderhavige ontwikkeling is in strijd met dat bestemmingsplan.

2 Beschrijving van het bestemmingsplan

2.1 *Geschiedenis van Leiderdorp*

2.1.1 *Bronstijd, IJzertijd: Vorming landschap*

De Oude Rijn is bepalend geweest voor de vorming van het landschap rond Leiderdorp. De rivier is een overblijfsel van de vroegere Rijn die tot de twaalfde eeuw als hoofdrivier in dit gebied stroomde. De loop van de rivier is in de periode van circa 4400 voor Christus tot circa 300 voor Christus wisselend, waarbij de rivier zich steeds meer in zuidwestelijke richting verplaatst. Bij hoog water treedt de rivier buiten haar oevers, en zorgen bezonken zand, zilt en klei geleidelijk aan voor het ontstaan van hoger gelegen oeverwallen langs de rivier. In het natte gebied buiten die oeverwallen ontstaan laagveenmoerassen en gronden met klei die bij overstromingen van de oeverwallen wordt afgezet.

Bij hoogwater breken de oeverwallen van de rivier regelmatig door, waardoor kleine stroompjes ontstaan. Die stroompjes hebben eigen afzettingen die ruggen in het landschap vormen. In Leiderdorp kunnen een aantal van deze ruggen tijdens de Bronstijd en IJzertijd bewoond zijn geweest.

Aan het einde van de Bronstijd wordt de Oude Rijn rustiger door het ontstaan van de Kromme Rijn en de Vecht stroomopwaarts. Het land wordt minder nat en de oevers worden geschikt om te wonen. De vroegste nederzetting, van enkele boerderijen, uit Leiderdorp dateert uit de IJzertijd (800 tot 12 voor Chr.). De oudste bewoning is gevonden in de Munnikpolder, de Doespolder en de Bloemerd. Rond 300 voor Christus begint een nieuwe periode van overstromingen. Nu komt het water vanuit zee. De rivier verplaatst nog verder naar het zuiden, naar zijn huidige ligging. De hoge oeverwal die ontstaat ten noorden van de Oude Rijn is nog beter geschikt voor bewoning.

2.1.2 *Romeinse tijd: verbindingswegen en forten*

Tijdens de Romeinse overheersing is het gebied bewoonbaar. De Rijn wordt in deze periode de politiek-bestuurlijke grens van het Romeinse Rijk en gaat een belangrijke verbinding vormen tussen het achterland en het kustgebied. Langs deze grens ontstonden verbindingswegen en forten. Het centrum van het gebied werd gevormd door het castellum ter hoogte van Roomburg, nu Leiden, en de stad Forum Hadriani, het huidige Voorburg. Aan het einde van de Romeinse periode volgt er weer een natte periode, waardoor bewoning moeilijker wordt.

2.1.3 *Middeleeuwen: Agrarische nederzetting*

In de Vroege Middeleeuwen ontstaat op de oeverwal langs de huidige Oude Rijn de nederzetting die nu Leiderdorp wordt genoemd. Dit gebeurt op de locatie waar momenteel de tennisbanen (bij de Hoogmadeseweg) liggen. Op de hoger gelegen oeverwal komt er steeds meer agrarische bebouwing. De vrije boerengemeenschappen ontginnen het lager gelegen veenkleigebied ten behoeve van de akkerbouw. Zo ontstaat er hier een verkaveling van akkerland en ontwateringsloten die loodrecht op de aanwezige waterlopen staan. De oudste ontginningen zijn erg onregelmatig van vorm;

blokken en stroken die de natuurlijke waterlopen volgen. Zie navolgende afbeelding. Zichtbaar is ook het Kerkepad, een pad die de oude dorpskerk met het klooster Engelendaal verbond (thans gesloopt). Het Zwarte pad, gelegen in het plangebied, is een rudiment van het Kerkepad. Zowel de afdamming van de Rijn als het graven van de Does boden de voorwaarde voor een verdere groei van de agrarische bedrijvigheid.

2.1.4 *15^e tot en met 18 eeuw: Polders, nijverheid en buitenverblijven*

Om het land tegen overstromingen te beschermen wordt vanaf de 15e eeuw de Ommedijk aangelegd, een dijk haaks op de Oude Rijn. De bebouwing neemt toe en concentreert zich vanaf deze tijd zowel langs de Ommedijk als langs de Oude Rijn. In de vijftiende en zestiende eeuw bloeide ook de nijverheidssector aan de Oude Rijn op en groeit de nederzetting verder. Hierin was een grote rol weggelegd voor de steen-

en pottenbakkerijen waarin de afgezette klei uit het omringende landschap werd verwerkt. In 1664 wordt de aanleg van het Jaagpad voltooid zodat er een belangrijke verbinding via trekschuiten tussen Leiden en Utrecht mogelijk is.

Tijdens de Franse revolutie veranderde de bestuurlijke organisatie weer; in 1795 werd Leiderdorp een zelfstandige gemeente. In de 17e en 18e eeuw betrokken veel rijke Leidenaars een buitenverblijf in Leiderdorp. Verder stond het gebied rondom Leiden in deze tijd bekend als 'Tuin van Holland' door de vele groenten- en fruitkwekers. Samengevat ontstaan er in de periode van de 15e eeuw tot en met 18e eeuw dus naast de boerderijen tal van andere bouwvormen zoals bedrijven, steenbakkerijen, kwekerijen, arbeiderswoningen en buitenverblijven.

2.1.5 19^e eeuw – heden: geleidelijke groei en forse uitbreidingen

Ondanks al deze ontwikkelingen blijft de bebouwing nog tot de 20e eeuw gericht op de Oude Rijn en de Ommedijk. Tussen de beide polen blijft er in eerste instantie sprake van een lint waaraan verspreid gelegen bebouwing voorkomt. Langs dat lint groeien de twee polen van het dorp in de loop van de 19e eeuw geleidelijk naar elkaar toe.

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

Na de oorlog vindt er op grotere schaal bebouwing plaats. De industrie ontwikkelt zich goed, het omliggende landelijk gebied wordt langzamerhand volgebouwd en de verkeersdruk neemt toe. De rijksweg A4 wordt halverwege de jaren vijftig aangelegd. De eerste grote uitbreidingen vinden parallel aan de Oude Rijn plaats, tussen de Kerkwijk en het oude Doeskwartier. In de periode tussen 1960 en 1980 ontstaan er ook in andere delen van Leiderdorp uitbreidingen. De noordzijde en westzijde van het dorp worden nu bebouwd en het kenmerkende polderlandschap van Leiderdorp neemt steeds verder in omvang af.

2.2 **Geschiedenis van het plangebied**

Het plangebied ligt op een zogenaamde rivierinversierug, een relatief hoog deel in het landschap. Door inklinken van veen in de lagere nattere delen is dit hoogteverschil in de loop der tijd benadrukt. De stroomrug en destijds de oeverwal waren gunstig voor menselijke activiteiten en bewoning omdat deze droger is en een vastere ondergrond heeft. Toch is er uit archeologisch onderzoek niet gebleken dat er een nederzetting is geweest.

Uit historisch kaartmateriaal, vanaf de 19^e eeuw, blijkt dat het plangebied onbebouwd is geweest totdat de (voormalige) gebouwen van de stichting Cardea zijn gebouwd, rond 1980.

3 Ruimtelijk beleidskader

Een bestemmingsplan mag niet in strijd zijn met de verschillende beleidsdocumenten op nationaal, provinciaal, regionaal of gemeentelijk niveau. Daarom is er in de toelichting van elk bestemmingsplan een hoofdstuk opgenomen waarin het bepaalde in het bestemmingsplan getoetst wordt aan de geldende beleidskaders.

3.1 *Europees en nationaal beleid*

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit van de rijksoverheid beschreven. Het kabinet schetst in de SVIR hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig, waarbij het rijk zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten gaat zitten. Het uitgangspunt hierbij is dat provincies, regio's en gemeenten beter op de hoogte zijn van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Door provincies en gemeenten de ruimte te geven, kan het Rijk zich richten op het behartigen van ruimtelijke belangen die van nationale en internationale betekenis zijn. Volgens de nationale ruimtelijke hoofdstructuur wordt de Zuidvleugel, waar Leiderdorp binnen valt, aangemerkt als 'stedelijke regio met een concentratie van topsectoren'. Het rijksbeleid zet specifiek in op versterking van de twee met elkaar samenhangende vleugels binnen de Randstad. De Randstad moet in 2040 een concurrerende en duurzame topregio vormen. Om verdere economische en sociale ontwikkeling mogelijk te maken en om de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken, is mobiliteit een randvoorwaarde. Niet alleen het hoofdwegennet dient optimaal te functioneren, maar ook de aansluiting op de regionale wegen en op lagere schaalniveaus is van belang. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel.

Beoordeling

Met onderhavig plan worden woningen mogelijk gemaakt. De daarbij behorende, lokale verkeersontsluitingswegen worden aangesloten op het bestaande wegennet. Er wijzigt met dit plan niets dat niet in de Structuurvisie past.

3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)*

Voor de doorwerking van de rijksbelangen in plannen van lagere overheden, is het Barro opgesteld. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 (grotendeels) in werking getreden en omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee.

Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Ook de bescherming van erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden, zoals de Limes, is in het Barro vastgelegd. Dit is inmiddels doorvertaald in de provinciale structuurvisie en verordening.

Beoordeling

Met het opstellen van onderhavig bestemmingsplan is het Barro als uitgangspunt genomen. Het Barro staat de vaststelling van het bestemmingsplan derhalve niet in de weg.

3.1.3 *Ladder voor duurzame verstedelijking*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen.

De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende eisen:

1. de stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd;
2. in die behoefte wordt binnen het bestaand stads- en dorpsgebied voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, of
3. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stads- en dorpsgebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt gebruik gemaakt van locaties die:
 - gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld,
 - passen in de doelstellingen en richtpunten van de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit, waarbij artikel 2.2.1 van toepassing is, en
 - zijn opgenomen in het Programma ruimte, voor zover het gaat om locaties groter dan 3 hectare.

Onder bestaand stads- en dorpsgebied als bedoeld onder b, wordt verstaan:

bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing, met inbegrip van daartoe bouwrijp gemaakte terreinen, ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid (uitgezonderd glastuinbouw), detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan:

Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Beoordeling

Trede 1: In de regionale woonagenda van Holland Rijnland is opgenomen hoe groot de te verwachten woningbehoefte is voor onder andere de gemeente Leiderdorp. Leiderdorp valt in regio "West", waar een woningbouwopgave ligt van in totaal 9.235 woningen voor de periode van 2013 tot 2019, tegen 17.660 woningen in heel Holland Rijnland. De provincie Zuid-Holland heeft de woningbehoefteraming (WBR) berekend voor de periode 2012-2019, de periode waarin onderhavige locatie naar verwachting zal worden ontwikkeld.. Voor deze periode geldt volgens de WBR dat er in Leiderdorp behoefte is aan de realisatie van 574 woningen. De op dit moment bekende plannen in Leiderdorp bieden tot 2019 ruimte aan in totaal 493 woningen (inclusief reeds gebouwde woningen vanaf 2012). Dit getal is inclusief onderhavige ontwikkeling 'Cardea-locatie', zie de hiernavolgende tabel (tabel 1). Daarmee voorziet deze ontwikkeling in een regionale behoefte en blijft er in Leiderdorp ruimte voor de realisatie van nog eens 81 woningen tot 2019.

Trede 2: De ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt door herstructurering van het Cardea-terrein; tot medio 2012 was het volledige terrein in gebruik door Cardea Jeugdzorg. Een groot deel van dit terrein is beschikbaar gekomen voor een andere bestemming door de realisatie van een nieuw pand voor Cardea Jeugdzorg, op de hoek van het perceel (zie afbeelding 1). Het terrein ligt binnen de contour van het bestaande stads- en dorpsgebied zoals dat is bepaald in de VRM en het 'bestaand stedelijk gebied' zoals bedoeld in de Bro.

PLANNEN LEIDERDORP

PERIODE 2012-2019

naam	woonmilieu	nieuwbouw	sloop	netto toev. 2012-2019
Amaliaplein	Groen stedelijk	30		30
Schans van Valdez	Groen stedelijk	19		19
Willem de Zwijgerlaan	Groen stedelijk	9		9
Elisabethhof 1 (Astellas)	Groen stedelijk	55		55
Hoofdstraat 124 - 126	Groen stedelijk	4		4
MEAS	Groen stedelijk	60		60
Plantage	Groen stedelijk	23		23
Cor Gordijnsingel	Groen stedelijk	5		5
Brunelkamp	Groen stedelijk	11		11
SUBTOTAAL Categorie 1		216	0	216
Brittenstein	Groen stedelijk	55	26	29
Kavel M	Groen stedelijk	3		3
Driemaster	Groen stedelijk	24		24
ROC	Centrum stedelijk	170		170
Hoofdstraat 211-214	Groen stedelijk	4		4
Cardea-locatie	Groen stedelijk	47		47
SUBTOTAAL Categorie 2a		303	26	277
TOTAAL netto toevoeging 2012-2019				493
WBR periode 2012-2019				574
Ruimte WBR				81

Tabel 1: Woningbehoefteraming (WBR) en woningbouwplannen Leiderdorp, 2012-2019

Conclusie

De locatie voorziet in een actuele regionale behoefte (trede 1) en betreft de herstructurering van beschikbare gronden binnen het bestaande stads- en dorpsgebied (trede 2). De in onderhavig bestemmingsplan opgenomen ontwikkeling voldoet daarmee aan de randvoorwaarden van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) is op 9 juli 2014 door Provinciale Staten vastgesteld en op 1 augustus 2014 in werking getreden. De visie geeft op hoofdlijnen sturing aan de ruimtelijke ordening en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. De VRM bestaat uit: de Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte 2014, het Programma ruimte en het Programma mobiliteit.

De provincie richt zich op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met blijvende aandacht voor de kwaliteit. Hierbij zal de bestaande situatie gelden als vertrekpunt, vormt de maatschappelijke vraag de leidraad voor het handelen en stuurt de provincie op het bereiken van haar doelen. De VRM biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:

1. Beter benutten en opwaarderen van wat er is;
2. Vergroten van de agglomeratiekracht;
3. Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. Bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

Binnen het provinciale beleid wordt een onderscheid gemaakt in de bebouwde ruimte, de groene ruimte en het water, bodem en energie. De provincie wil de bebouwde ruimte beter benutten.

Onder “bebouwde ruimte” wordt het stelsel verstaan van de stedelijke agglomeratie, het systeem van kernen en linten en het logistiek-industrieel systeem. Tegelijkertijd is er het streven om de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte te verbeteren.

In het beleid voor de openbare ruimte staat het ‘beter benutten’ (ad. 1) centraal; beter benutten van bestaande netwerken en beter benutten van de bebouwde ruimte.

Ad. 2 Beter benutten van de Bebouwde ruimte

Voor de bebouwde ruimte streeft de provincie naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. De provincie wil de bebouwde ruimte beter benutten en tegelijkertijd streven naar een verbetering van de leefkwaliteit van die bebouwde ruimte. Beter benutten van de bebouwde ruimte krijgt ruimtelijk invulling door verdichting, herstructurering en binnenstedelijke transformatie.

De provincie wil op verschillende manieren bijdragen aan het beter benutten van de bebouwde ruimte. Eén van die manieren is het opnemen van de 'ladder van duurzame verstedelijking' in de Verordening ruimte. Volgens de ladder voor duurzame verstedelijking moet een nieuwe stedelijke ontwikkeling primair plaatsvinden binnen het 'bestaand stads- en dorpsgebied' (BSD).

Een randvoorwaarde bij beter benutten is dat de leefkwaliteit in de bebouwde ruimte behouden blijft en waar mogelijk wordt versterkt. Onderstaande elementen zijn vooral gericht op de leefkwaliteit:

1. Het belang van de ruimtelijke kwaliteit (ad. 3);
2. Het behoud van voldoende groen binnen de bebouwde ruimte;
3. De ruimtevraag vanuit klimaat, lucht, geluid, externe veiligheid, bodem, ondergrond en energie.

Completering en betere benutting mobiliteitsnetwerk

Het mobiliteitsnetwerk wordt compleet gemaakt en beter benut. Dat vindt plaats door:

- op orde brengen en opwaarderen van het netwerk,
- betere benutting infrastructuurnetwerk door afstemmen aanbod op vraag naar mobiliteit,
- verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.

Fietsstructuur

De provincie stimuleert gemeenten en regio's om goed fietsbeleid te voeren. Daar waar het de draagkracht van lokale overheid overstijgt, draagt de provincie bij aan projecten met menskracht en/of financiële middelen. Hierbij ligt de prioriteit bij verbindingen met de hoogste fietsintensiteit (minimaal 500 interlokale fietsers per etmaal) en de grootste knelpunten vanuit het oogpunt van gebruikers, waaronder stallingen en verkeersveiligheid. Om die reden worden de drukke interlokale fietsroutes gedefinieerd. Vanuit het perspectief van de fietser wordt onderzocht wat de grootste knelpunten bij fietspaden en stallingen zijn.

Ad. 3 Ruimtelijke kwaliteit

Deze rode draad bepaalt in hoge mate de keuzes in de groene ruimte. Ruimtelijke ontwikkelingen die maatschappelijk en economisch gewenst zijn, moeten bijdragen aan de balans tussen de instandhouding, benutting en versterking van de bestaande gebiedskwaliteiten.

De kwaliteitskaart en de bijbehorende richtpunten geven richting aan de wijze waarop ontwikkelingen kunnen inspelen op ruimtelijke gebiedskwaliteiten. De richtpunten benoemen en beschrijven puntsgewijs de bestaande kenmerken en waarden en de wijze waarop nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hiermee rekening kunnen houden. Om te kunnen bepalen of een ontwikkeling past bij de gebiedskwaliteit, onderscheidt de provincie de kwaliteit van gebieden in categorieën en de ruimtelijke ontwikkeling naar hun mate van impact op de omgeving.

Voor het plangebied gelden de volgende kwaliteiten en behorende richtpunten:

Rivierdeltacomplex

Zoals overal in Zuid-Holland heeft het menselijk handelen grote invloed gehad op de geomorfologie van dit deel van de provincie. Het land in de delta is vergroot door aanleg van dijken rond droogvallende gronden. Deze gronden in het deltacomplex bestaan overwegend uit kleigronden. Dit zijn voedselrijke, draagkrachtige gronden. De deltawateren zijn onderdeel van het deltacomplex. De estuariene dynamiek is een belangrijk natuurlijk gegeven. Nauw verbonden met de deltawateren zijn de niet ingepolderde, buitendijkse kleigronden. Dit betreft de slikken, (bekade) gorzen, grienden, wilgenbossen en de uiterwaarden langs de rivieren. Het zijn natuurlijke landschappen waar ruimte is voor dynamische processen.

Bijzonder reliëf

Zuid-Holland is, uitgezonderd de duinen en de dijken, relatief plat. Binnen dit platte land is nog een aantal bijzondere, natuurlijke hoogteverschillen te vinden. Het betreft (voormalige) krekens, donken (rivierduinen) en zandbanen. Het zijn vaak plekken van grote archeologische waarde. Behoud van dit reliëf houdt de leesbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van het gebied in stand.

De komgronden en oeverwalgebieden van het rivierengebied in Zuid-Holland zijn opgebouwd uit rivierklei en liggen vooral in het oosten van de provincie. Ze zijn vermengd met de veenondergrond. De oeverwallen vormen plaatselijk hogere/drogere delen binnen het veengebied. Dit is terug te zien in het landschap.

Richtpunten:

- Ontwikkelingen dragen bij aan behoud of vergroting van ruimte voor dynamische natuurlijke processen en zoet-zoutovergangen in de Deltawateren en natuurlijke buitendijkse gebieden.
- Ontwikkelingen houden de onregelmatige patronen en het reliëf in het landschap herkenbaar en in stand.
- Ontwikkelingen in het rivierengebied houden het verschil tussen komgronden en oeverwallen herkenbaar.

Knooppunten en stedelijke centra

Binnen de stedelijke agglomeratie stuurt de provincie op sterke en complementaire centra en ontwikkelingslocaties bij knooppunten. Nieuwe investeringen in gebiedsontwikkeling, mobiliteit en infrastructuur worden zo veel mogelijk geconcentreerd. Daarvoor komen locaties in aanmerking binnen de stedelijke agglomeratie, waar het infrastructuurnetwerk nog onbenutte capaciteit heeft en waardoor de stedelijke dynamiek kansen liggen voor de versterking van de agglomeratiekracht en complementariteit in de regio. Andere ontwikkelingslocaties kunnen in aanmerking komen, als ze uitstekend zijn ontsloten over de weg en per hoogwaardig openbaar vervoer en goed te bereiken zijn per fiets.

Dorpen

Elk dorp ontwikkelt zijn eigen identiteit en bouwt voort op haar karakteristieke structuur en ligging aan en in het landschap. Het dorp is deel van het omringende landschap, doordat onderliggende patronen herkenbaar zijn in de structuur van het dorp.

Richtpunten:

- Ontwikkelingen dragen bij aan de karakteristieke kenmerken/identiteit van stad, kern of dorp.
- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met centra (zwaartepunten) en interactiemilieus in de stedelijke structuur.
- Ontwikkelingen dragen bij aan versterking van de stedelijke groen- en waterstructuur.
- Een nieuwe uitbreidingswijk bouwt voort op het bestaande stads- en dorpsgebied en versterkt de overgangskwaliteit van de stadsrand (zie stads- en dorpsranden).

- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige patronen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Het eigen karakter van het historisch centrum wordt versterkt.
- Historische centra en kernen blijvenikbaar vanuit het omringende gebied.

3.2.2 *Verordening ruimte 2014*

De Verordening ruimte 2014 is vastgesteld in samenhang met de VRM en het Programma Ruimte. De visie bevat de hoofdzaken van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid-Holland. Het ruimtelijk beleid is uitgewerkt in het Programma Ruimte. De verordening is vastgesteld met het oogmerk van juridische doorwerking van een deel van het ruimtelijk beleid en bevat daarom regels voor bestemmingsplannen en daarmee gelijkgestelde ruimtelijke plannen. Aan deze regels moeten ruimtelijke plannen van gemeenten voldoen. Voor onderhavig bestemmingsplan kent de verordening regels voor de bebouwde ruimte ten aanzien van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' en regels ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit.

3.2.3 *Ladder voor duurzame verstedelijking*

De Verordening ruimte bevat de verplichting om bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen de 'ladder voor duurzame verstedelijking' te doorlopen. Het beoordelingsresultaat wordt weergegeven in paragraaf 3.1.3.

3.2.4 *Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020*

De regionale structuurvisie Holland Rijnland 2020 is op 25 juni 2009 vastgesteld door het Algemeen Bestuur van het samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland en vormt het gemeenschappelijke toetsingskader van alle regiogemeenten. Alle ruimtelijke ontwikkelingen in deze regio worden hieraan getoetst.

De Holland Rijnland gemeenten willen een aantrekkelijke regio, waar je niet alleen plezierig werkt en woont, maar ook prettig kunt recreëren. Ook moet Holland Rijnland goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de auto. Verder wil de regio zich onderscheiden in de Randstad en bijdragen aan de internationale positionering daarvan. Onder andere door de toegevoegde waarde op het gebied van landschap, wonen en economie. In het bijzonder voor economische sectoren als Greenport, Bio Sciences en ruimtevaarttechnologie.

De visie bevat zeven kernbeslissingen die uitgaan van een evenwichtige ontwikkeling van wonen, recreatie, infrastructuur en intensief, meervoudig en duurzaam ruimtegebruik. De kernbeslissingen zijn:

1. Holland Rijnland is een top woonregio;
2. Leiden vervult een regionale centrumfunctie;
3. Concentratie stedelijke ontwikkeling;
4. Groenblauwe kwaliteit staat centraal;
5. De Bollenstreek en Veenweide en Plassen blijven open;
6. Speerpunt voor economische ontwikkeling: Kennis;
7. Speerpunt voor economische ontwikkeling: Greenport.

Beoordeling

Het plan sluit aan bij de kernbeslissingen uit de visie; de ontwikkeling vindt plaats binnen verstedelijkt gebied en de huidige groenblauwe kwaliteit blijft behouden. Het plan voldoet aan de regionale structuurvisie.

3.3 **Gemeentelijk beleid**

3.3.1 *Toekomstvisie Leiderdorp 2025 'Samenwerken en verbinden' (2012)*

De gemeente Leiderdorp heeft een toekomstvisie opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad op d.d. 19 december 2012.

Deze toekomstvisie dient als kader voor de ruimtelijke en maatschappelijke structuurvisies. Het samenhangende geheel van deze documenten vormt de integrale toekomstvisie. Kernpunten uit de visie zijn:

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

De visie belicht 5 thema's, te weten: maatschappij, ruimte, financiën, bestuur en economie. Elk thema is onderverdeeld in de volgende aspecten: ontwikkelingen, uitdagingen, overwegingen, koers en illustratie.

Voor het thema Ruimte zijn de volgende koersrichtingen benoemd:

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

Beoordeling

Onderhavig plan sluit aan bij de koersrichtingen 'woningen realiseren door verdichting' en 'Duurzaam in stand houden van groen binnen de bebouwde kom'. Het plan is niet in strijd met de toekomstvisie.

3.3.2 Woonvisie 'Gewoon Lekker wonen, tussen Stad en Groene Hart' (2013)

De gemeenteraad heeft de Woonvisie op 4 februari 2013 vastgesteld. Daarmee werd bepaald dat er in Leiderdorp tot 2020 nog circa 750 woningen zouden moeten worden gebouwd, vooral voor (jonge) starters en ouderen.

Omdat Leiderdorp geen grote bouwlocaties meer heeft, vindt nieuwbouw of herontwikkeling veelal binnen de bestaande bebouwing plaats. Extra aandacht gaat uit naar voorlichting over het levensloopgeschikt maken en houden van de bestaande woningvoorraad. Op het gebied van energiebesparende maatregelen wil de gemeente investeren. De gemeenteraad heeft geld beschikbaar gesteld om duurzaamheidsleningen

te kunnen verstrekken. De aandacht in de woonvisie gaat uit naar:

1. Differentiatie in wijken voor verschillende doelgroepen: door levensloopgeschikt aanpassen of bouwen van woningen, verkoop van woningen en opvullen van vrijkomende plekken;
2. Blijven zoeken naar bouwlocaties, zodat de huishoudensverdunding (er komen steeds minder mensen per woning) binnen Leiderdorp gefaciliteerd kan worden;
3. Bijdragen aan een adequate dienstverlening (onderwijs, zorg, welzijn, recreatie) in wijken;
4. Afstemming te zoeken met regionale ontwikkelingen;
5. Een procesgestuurde aanpak van het woonbeleid, waarin samenwerking met partners centraal staat.

Ad 2. De gunstige ligging tussen stad en Groene Hart heeft als keerzijde dat ontwikkelingsruimte voor woningbouw beperkt is. Er zijn duidelijk grenzen aan de groei van Leiderdorp. Binnen de huidige bebouwingscontouren komen de komende jaren nog wel enkele plekken vrij: schoollocaties, bedrijfslocaties en mogelijke herstructureringen. Essentieel is om die laatste plekken kwalitatief goed te benutten voor Leiderdorp. Doel is dan ook om binnen ruimtelijke grenzen te werken aan een bij de vraag aansluitende toevoeging aan de woningvoorraad. Voorts is relevant dat op nieuwe woningbouwlocaties 15% sociale huur wordt gerealiseerd, door onderhandeling met ontwikkelaars en / of benutten van gemeentelijke grondposities.

Beoordeling

Met onderhavig plan wordt een bijdrage geleverd aan het woningbouwprogramma. De locatie ligt bovendien binnenstedelijk. Er wordt 15% aan sociale huurwoningen gerealiseerd en een deel van de woningen is levensloopbestendig. Het plan is in overeenstemming met de Woonvisie.

3.3.3 Ruimtelijke Structuurvisie Leiderdorp (ontwerp 2015)

In 2015 bevindt de Ruimtelijke Structuurvisie van de gemeente Leiderdorp zich in de ontwerpfase. In deze visie wordt de gemeente Leiderdorp verdeeld in gebieden van verschillende dynamiek, namelijk:

- *'Laagdynamische gebieden'*, deze gebieden functioneren goed en zullen qua ruimtelijke structuur de komende decennia niet of nauwelijks veranderen. In die wijken wil de gemeente vooral ruimte geven aan concrete wensen (kunnen) en waardevolle elementen beschermen (voorkomen).
- *'Dynamische gebieden'*, dit zijn plekken waar binnen de hoofdstructuur verandering noodzakelijk of wenselijk is. Daarbij gaat het om locaties waar de gemeente bepaalde ruimtelijke ambities heeft (willen), maar andere partijen nodig heeft om die ambities te verwezenlijken.
- *'Hoogdynamische gebieden'*, deze gebieden zullen in de komende decennia grote veranderingen ondergaan omdat de bestaande structuur en functie niet, of niet meer, voldoen aan de wensen van deze tijd. Het zijn daarom gebieden waar de gemeente een actieve rol vervult vanuit een bewuste veranderingswens (moeten) of vanuit een wettelijke plicht.

Beoordeling

Het plangebied ligt in een als 'Hoogdynamisch gebied' aangewezen zone. In deze gebieden ziet de gemeente kansen en zelfs een noodzaak voor fysieke en functionele veranderingen. Het betreft gebieden waar leegstand optreedt en waar de roep om structureel (ruimtelijk-functioneel) ingrijpen het grootst is. Met onderhavige ontwikkeling wordt die 'roep' beantwoord; de oude locatie van Cardea Jeugdzorg wordt getransformeerd tot een woonwijk.

3.3.4 Stedenbouwkundig Plan W4 (2002)

Voor de gebieden aan weerszijden van de A4 is door het gemeentelijke Ontwikkelingsbedrijf W4 een Stedenbouwkundig Plan W4 opgesteld in september 2002. In dit plan zijn vijf ontwerpogaven weergegeven met betrekking tot de verdiepte en verbrede snelweg A4 in relatie tot de omgeving, te weten: de vormgeving van het oude dorp, de realisatie van groene structuren en verbindingen met het Groene Hart, de transformatie van de stadsrandzones, de verbindingen binnen het plangebied en de inpassing van de snelweg A4. Deze ontwerpogaven zijn inmiddels grotendeels gerealiseerd en als zodanig in het bestemmingsplan W4 opgenomen.

Beoordeling

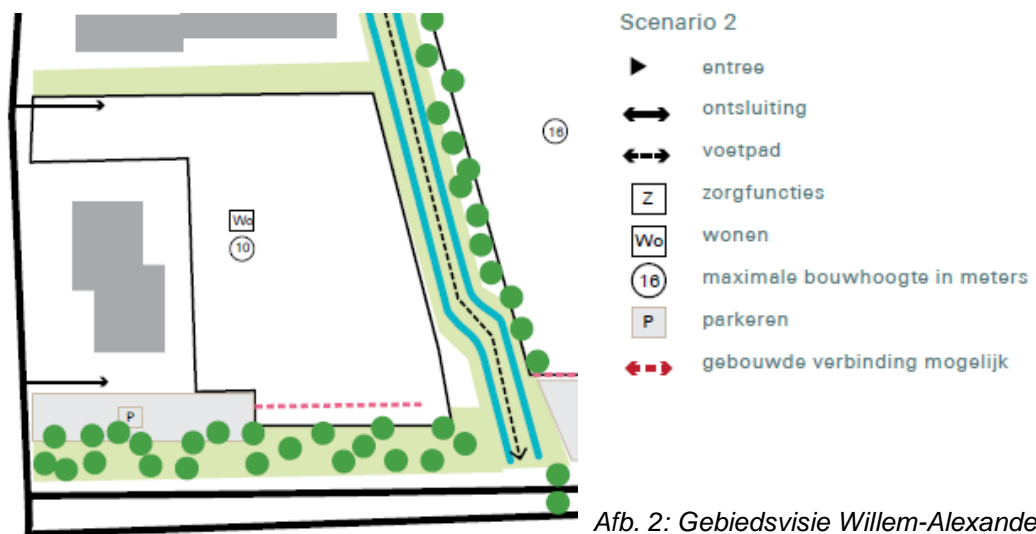
De Cardea-locatie is in het Stedenbouwkundig Plan opgenomen als 'bebouwd gebied' in combinatie met groenstructuren. Deze groenstructuren bevinden zich ter plaatse van het dijkje aan de noordoostkant en langs de Simon Smitweg. Deze groenstructuren zijn in dit bestemmingsplan opgenomen en blijven met de voorgenomen ontwikkeling behouden.

3.3.5 Gebiedsvisie Willem-Alexanderlaan (2012)

Het plangebied is opgenomen in de 'Gebiedsvisie Willem-Alexanderlaan', vastgesteld op 28 maart 2012. In deze visie zijn twee scenario's opgenomen; scenario 1 gaat uit van zorgfuncties op de Cardea-locatie, scenario 2 van woningbouw met een vergelijkbaar karakter als de omliggende woonomgeving. Met onderhavig bouwplan wordt uitvoering gegeven aan het in de visie genoemde 'scenario 2' (afbeelding 2). Voor dit scenario zijn zogenaamde 'spelregels' opgesteld, namelijk:

- Woningbouw, eventueel met zorg;
- Bebouwing 2 lagen met kap;
- Aansluiting Holtlant met tuinen / achterkant;
- Behoud groene rand Simon Smitweg;

De gebiedsvisie is besproken met de omwonenden; de bewoners van het Holtlant (kleine woonwijk ten noorden van het plangebied). De hoogte en intensiteit van de nog te realiseren bebouwing en de parkeer- en verkeersdrukke heeft de aandacht van de omwonenden, gezien de invloed op de leefkwaliteit van de bestaande woonwijk.



Afb. 2: Gebiedsvisie Willem-Alexanderlaan

Beoordeling:

Het bouwplan sluit aan bij de visie. Richting Holtlant zijn (diepe) voortuinen geprojecteerd en de woningen worden uitgevoerd in twee lagen met kap en een maximum bouwhoogte van 10 meter.

In overleg met de bewoners komen de dichtstbijzijnde woningen op ruime afstand van de achtertuinten van het Holtlant te liggen. Gezien vanaf het Holtlant komt er eerst een groene buffer, dan de ontsluitingsweg van de nieuwe woonbuurt en vervolgens diepe voortuinen. De patiowoningen, tussen het gebouw van Cardea Jeugdzorg en het Holtlant, worden niet uitgevoerd met een kap, maar bestaan uit slechts één bouwlaag. Optioneel kan er één extra bouwlaag worden geplaatst, maar niet over de hele breedte van het bouwblok.

3.3.6 Welstandsnota Leiderdorp (2010)

De Welstandsnota van Leiderdorp heeft tot doel de identiteit en het imago van Leiderdorp te versterken door middel van bescherming van het karakter van de verschillende buurten en wijken en het identificeren van elementen die kenmerkend zijn voor dat karakter. In deze Welstandsnota wordt onderscheid gemaakt tussen welstandsniveaus (geen welstandsvrij gebied en ook geen beschermd dorpsgezicht). Daarnaast is de gemeente verdeeld in deelgebieden met daarbij behorende verschillende typologieën.

Beoordeling:

Onderhavige ontwikkeling betreft de transformatie van een terrein dat was bestemd voor maatschappelijke doeleinden (Cardea Jeugdzorg) naar woningbouw.

In de huidige Welstandsnota valt het gebied onder 'B3', Elisabethhof en Vierzicht, met daarbij behorende welstandscriteria voor bedrijfspanden. Bij de beoordeling van de woningbouwontwikkeling wordt afgeweken van deze criteria.

3.3.7 *Bomenplan (2007)*

De doelstelling van het Bomenplan is er voor te zorgen dat het gemeentelijk bomenbeleid, met een door de gemeenteraad vastgestelde integrale bomenvisie, als basis, een voldoende scoort volgens de Bomenstichtingnorm. De visie is om de bomen te beschermen.

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

Beoordeling:

Met onderhavig plan blijven bestaande bomen behouden en nieuwe bomen aangeplant. Bij de ontwikkeling van het bouwplan en de aanleg van de groenvoorzieningen worden de voorschriften uit het Bomenplan opgevolgd.

3.3.8 *'Samenwerken en Verbinden' Duurzaamheidsagenda 2011-2014*

In de Duurzaamheidsagenda 'Samenwerken en Verbinden' is het algemene kader voor het milieubeleid van de gemeente Leiderdorp vastgelegd. Dit beleid kent een directe relatie met de ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld met betrekking tot de doelstellingen voor duurzame inrichting, voor duurzame (steden-)bouw, alsook voor het klimaat en energiebesparing. De gemeente Leiderdorp vindt het duurzaam ontwikkelen van het stedelijke gebied belangrijk. De gemeente streeft er naar dat elke ruimtelijke ontwikkeling bijdraagt aan het verbeteren van de kwaliteit van economie, maatschappij en milieu, zowel op de korte en lange termijn.

De gemeente Leiderdorp hanteert als uitgangspunt bij bouwprojecten (woningbouw < 10 woningen, utiliteitsbouw > 3000 m² BVO en de grond-, weg- en waterbouw voor zowel nieuwbouw als renovatie) de Regionale DuBoPlus Richtlijn 2008 als duurzaam bouwen-maatlat. Voor de woning- en utiliteitsbouw worden de duurzame prestaties berekend met het instrument de GPR-Gebouw. Voor elk thema geeft het instrument een kwaliteitsoordeel op een schaal van 1 tot 10. Voor bouwprojecten geldt nu een 7,0 op alle thema's, maat voor het thema Energie geldt in de gemeente Leiderdorp een 8,0.

Beoordeling:

Met dit bestemmingsplan wordt voorzien in de ontwikkeling van 47 woningen. Het plan wordt bij de omgevingsvergunning getoetst aan de DuBoPlus richtlijn, met de inspanningsverplichting om zodanig te bouwen dat wordt voldaan aan de basismaatregelen en getracht wordt een score van minimaal 7 op alle thema's te behalen op grond van de meest recente versie van het programma GPR-gebouw.

3.3.9 *Gemeentelijke Ecologische Hoofdstructuur (2008)*

De GEHS is een verdere uitwerking van de drie Leiderdorpse natuurnetwerken zoals deze beschreven zijn in het Groenstructuurplan 2000. Voor Leiderdorp ligt de nadruk vooral op de verbinding naar de polders en het met elkaar verknopen van het grotere wijkgroen en de Houtkamp en de Bloemerd. Daarnaast heeft Leiderdorp ook een taak richting Leiden. Leiderdorp moet er voor zorgen dat de ecologische verbindingzones van Leiden die via Leiderdorps grondgebied lopen in verbinding kunnen blijven staan met het open veenweide landschap.

De GEHS bestaat uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones. Kerngebieden zijn gebieden met al bestaande ecologische waarden en een behoorlijke oppervlakte. Het beleid is gericht op behoud en verdere ontwikkeling van de aanwezige natuurwaarden.

De parken en de veenweidepolders zijn kerngebieden. Natuurontwikkelingsgebieden hebben goede mogelijkheden voor het ontwikkelen van natuurwaarden. Dit zijn vooral de grote groenvlakken op wijkniveau.

Beoordeling:

Het dijkje aan de noordoostzijde is in de GEHS opgenomen als verbindingzone. Dit dijkje blijft behouden als groen/blauwe zone.

3.3.10 *Integraal Verkeers- en Vervoersplan (2009)*

Het IVVP is vastgesteld door de raad op 13 juli 2009. Doel van dit IVVP is het bewerkstelligen van een grotere leefbaarheid, betere bereikbaarheid, duurzame veiligheid en een beheersbare mobiliteit in de gemeente Leiderdorp. In het IVVP zijn de principes van Duurzaam Veilig als uitgangspunt genomen. Samengevat houden die principes in dat bij de inrichting van de weg rekening wordt gehouden met de functie. Dit komt zowel de herkenbaarheid van de weg als ook de verkeersveiligheid ten goede.

Het doorgaand autoverkeer wordt zoveel mogelijk om Leiderdorp heen geleid. Het verkeer zal worden omgeleid via de N446 en Oude Spoorbaan. De centrale ontsluitingswegen Engelendaal en Persant Snoepweg worden door herprofilering voor doorgaand verkeer onaantrekkelijk(er) gemaakt. De verblijfsgebieden, veelal de woonwijken, worden c.q. zijn ingericht als 30 km/uur gebied.

Beoordeling:

De Cardea-locatie wordt aangesloten op de Simon Smitweg. Doordat de buurtontsluitingsweg aan de zuidoostzijde op de Simon Smitweg als éénrichtingsverkeer wordt uitgevoerd, wordt sluipverkeer voorkomen. De weg door de nieuwe woonwijk wordt aangelegd als 30 km/uur zone, inclusief snelheidbeperkende maatregelen.

3.3.11 *Parkeerbeleidsplan 2012-2020*

Parkeren speelt in Leiderdorp een steeds belangrijkere rol, niet alleen in woongebieden maar ook bij werkgebieden, zorginstellingen en recreatie. Het belang van parkeren blijkt onder andere uit de steeds terugkerende discussie over het (mogelijk) tekort aan voldoende parkeergelegenheid. Om in de toekomst in te kunnen spelen op deze ontwikkelingen is in 2012 het Parkeerbeleidsplan Leiderdorp opgesteld. Dit beleidsplan brengt de huidige knelpunten op het gebied van parkeren in kaart en fungeert als toetsingskader voor ontwikkelingen. Het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein geregeld moet worden. Hoeveel parkeerplaatsen dat moeten zijn, ligt aan de functie(s) die worden gebouwd.

Beoordeling:

Parkeren op eigen terrein bij de woningen is niet overal in het plangebied mogelijk. Wel wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen het plangebied gerealiseerd. In de onderstaande tabellen wordt een berekening gegeven van het aantal parkeerplaatsen: het benodigde aantal op basis van het Parkeerbeleidsplan (tabel 2) en het aantal parkeerplaatsen zoals opgenomen in het bouwplan (tabel 3). Er is uitgegaan van woningen in het duur en middelduur segment, afhankelijk van de uitwerking van het plan kan de parkeernorm nog naar beneden worden bijgesteld.

Rekening houdende met het gegeven dat een gedeelte van de parkeerplaatsen van Cardea Jeugdzorg uitwisselbaar is, worden er voldoende parkeerplaatsen in het plangebied gerealiseerd. Van de 17 voor dubbelgebruik in aanmerking komende parkeerplaatsen zijn er volgens de berekening slechts 3 noodzakelijk voor de woningen.

Functie	Parkeernorm	Benodigd
Rijwoningen	norm 1,6 x 23 woningen	36,8
Herenhuizen	norm 1,8 x 17 woningen	30,6
Levensloopwoningen	norm 1,2 x 7 woningen	8,4
Totaal aantal benodigd		75,8 pp

Tabel 2: Benodigd aantal parkeerplaatsen

Functie	Rekenwaarde	Beschikbaar
Openbare parkeerplaatsen	1	45
Enkele oprit zonder garage	0,8	12,8
Dubbele oprit zonder garage	1,7	15,3
Parkeren Cardea (uitwisselbaar)	Huidig aantal	17
Totaal aantal beschikbaar		90,1 pp incl. uitwisseling

Tabel 3: Beschikbare parkeerplaatsen

4 Omgevingsaspecten

In een bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat er sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'. Onderdeel hiervan is dat het plan niet in strijd is met een aantal milieuaspecten en randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld bodemkwaliteit, externe veiligheid, luchtkwaliteit en archeologie.

4.1 *Archeologie*

Voor het plangebied geldt een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Een archeologisch onderzoeksrapport is opgesteld d.d. 2 september 2011 (bijlage 1), bestaande uit bureauonderzoek en het resultaat van een inventariserend veldonderzoek met boringen.

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat er een hoge verwachting is voor resten uit de IJzertijd en de Romeinse Tijd (en Vroege Middeleeuwen) op basis van reeds aangetroffen resten in de omgeving van het plangebied. Voor eerdere perioden is de verwachting laag. Voor resten vanaf de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd is de verwachting laag aangezien het gebied voor agrarische doeleinden (met name als weiland) is gebruikt tot de aanleg van de huidige bebouwing.

Het veldonderzoek heeft uitgewezen dat het plangebied is opgehoogd met een laag van circa 1,0 m dikte. Onder de ophoging is in 2 van de 22 boringen nog een intacte bouwvoor aanwezig, waar mogelijk resten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe Tijd aanwezig zijn. Uit het bureauonderzoek blijkt echter dat de verwachting voor de aanwezigheid van resten uit die perioden laag is. De overige lagen zijn verstoord of wijzen op natte omstandigheden met regelmatige overstromingen, waardoor hier geen bewoningsresten worden verwacht. Ook zijn er geen archeologische indicatoren aangetroffen.

Beoordeling:

Er geen vervolgonderzoek uitgevoerd in het plangebied. Wel bestaat er de meldplicht in het geval er een archeologische toevalsvondst wordt gedaan. Conform de Monumentenwet 1988, artikel 53, dient een dergelijke vondst bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap gemeld te worden. Dit kan door het invullen van het vondstmeldingsformulier op de website van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (www.cultureelerfgoed.nl) of door contact op te nemen met het Archismeldpunt (archismeldpunt@cultureelerfgoed.nl).

4.2 *Cultuurhistorie*

Voor het plangebied geldt dat er geen cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig zijn. Enig landschapselement dat in dit kader relevant is om te noemen is het historische dijkje op de grens van het plangebied aan de zijde van het ziekenhuis. Dit dijkje blijft met onderhavige ontwikkeling behouden.

4.3 *Ecologie*

4.3.1 *Flora & Fauna*

In 2012 is het voormalige complex van Cardea Jeugdzorg gesloopt, met uitzondering van een gebouw in de noordwesthoek van het plangebied. Er is een nieuw gebouw gebouwd voor Cardea, de rest van het terrein is sinds de sloop braakliggend.

In het kader van de sloop/nieuwbouw van het complex is er in 2012 Flora en fauna-onderzoek uitgevoerd. Recent is het gebied opnieuw onderzocht en beoordeeld op de aanwezigheid van en betekenis voor door de Flora- en faunawet beschermde plant- en diersoorten. Resultaat van dit onderzoek, bestaande uit een voortoets en veldbezoek, is vervat in een brieffrapportage d.d. 15 september 2015. Deze brieffrapportage is een aanvulling c.q. actualisering van het oorspronkelijke onderzoeksrapport (zie bijlage 2 voor beide rapportages).

Het recente Flora en fauna-onderzoek geeft geen aanleiding tot vervolgonderzoek of aanpassing van het in 2012 opgestelde onderzoeksrapport. De eerdere aanbevelingen luiden als volgt:

- beplanting en groenstructuren te verwijderen buiten het vogelbroedseizoen (periode maart - oktober). Indien dit niet mogelijk is dient door een ecooloog vlak voor de aanvang werkzaamheden te controleren op de aanwezigheid van in gebruik zijnde nesten;
- de groenstructuren, met name de houtwal aan noord- en zuidoostzijde, (deels) behouden of in de nieuwe situatie vergelijkbare groenstructuren aanleggen.

Beoordeling:

Met onderhavig plan blijven de bestaande groenstructuren behouden. Het plan voldoet daarmee aan de in het kader van de Flora en fauna-wetgeving gestelde aanbevelingen.

4.3.2 *Vleermuizen*

In het kader van de sloop en nieuwbouw voor Cardea Jeugdzorg heeft er in 2012 vleermuizenonderzoek plaatsgevonden. Uit dit onderzoek is onder andere gebleken dat de bestaande groenstructuren worden gebruikt door vleermuizen als foerageergebied. Onderzoeksbureau IDDS heeft een notitie opgesteld waar nader in wordt gegaan op de huidige en toekomstige situatie van water en groen in relatie tot het foerageergebied voor vleermuizen. Deze notitie is samen met het eerdere onderzoek toegevoegd in de bijlage (bijlage 8).

Beoordeling:

De groenstructuren blijven met onderhavige ontwikkeling behouden. De watergang langs het plangebied wordt verbreed, waardoor de omstandigheden voor vleermuizen wellicht zelfs gunstiger worden. De verlichtingssituatie verandert weinig ten opzichte van de bestaande situatie, de groenstructuren worden niet verlicht. De functionaliteit van het plangebied voor vleermuizen wijzigt met dit plan niet. Daarbij moet vermeld worden dat tijdens de uitgevoerde veldbezoeken in en nabij het plangebied vooral gewone dwergvleermuizen zijn waargenomen. Deze soort foerageert ook in gebieden waar intensieve verlichting aanwezig is, zoals straatverlichting.

4.3.3 *Groen*

De verbreding van de watergang in de groenzone langs het dijkje (aan noordoostzijde) is dusdanig gesitueerd dat de reeds aanwezige bomen behouden kunnen blijven. De houtwal aan de zuidoostzijde blijft intact. Het plangebied wordt voorzien van vrijstaande bomen tussen de parkeerplaatsen en er wordt in het midden van het plangebied een (half verharde) groenzone aangelegd. Naast de BeBo-woning aan de zuidwestkant van het plangebied wordt een groene "buffer" gecreëerd naar de Simon Smitweg.

Beoordeling:

Met onderhavig plan wordt er groen aan het plangebied toegevoegd, terwijl de bestaande groenstructuren behouden blijven. Het gebied wordt dus groener.

4.4 **Kabels en leidingen**

In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van ondergrondse planologisch relevante leidingen. Indien daartoe aanleiding bestaat dient rondom een leiding een zone te worden aangegeven waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Voor onderhavig plangebied is dit niet aan de orde.

Wel blijkt uit de CLICK-melding van d.d. 1 september 2015 dat er kabels en leidingen door het plangebied lopen, waaronder: een waterleiding langs de achtertuinen van het Holtlant en data-bekabeling van Cardea Jeugdzorg naar het Rijnland Ziekenhuis (zie pagina 6, 11 en 13 van bijlage 3). Deze waterleiding in data-bekabeling is niet aangegeven op de verbeelding bij dit bestemmingsplan aangezien er geen veiligheidszone geldt, maar is wel relevant voor het gebruik van de gronden.

Mogelijk zijn er meer niet-planologisch relevante leidingen aanwezig, zoals rioolleidingen, leidingen van nutsvoorzieningen en drainageleidingen. Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs of in combinatie met aanwezige weginfrastructuur. Bij graafwerkzaamheden op het terrein dient hiermee rekening te worden gehouden.

Buiten het plangebied, ten zuidoosten van de rijksweg A4, loopt een aardgastransportleiding. Deze leiding ligt op voldoende afstand van het plangebied om geen belemmering te vormen. Gasunie Transport Services b.v. heeft deze constatering op 13 oktober 2015 bevestigd in het kader van het wettelijk vooroverleg.

4.5 Milieuaspecten

4.5.1 Bedrijven en milieuzonering

In het moederplan, bestemmingsplan 'W4', is een bedrijveninventarisatie opgenomen van de Milieudienst (thans Omgevingsdienst). Onderstaande tabel toont een knipsel van die inventarisatie met het voor dit gebied relevante gedeelte van de hiernavolgende tabel (tabel 4). De genoemde afstanden zijn de gewenste afstanden in een rustige woonwijk, zoals opgenomen in de VNG-brochure Bedrijven en

Naam	Globale locatie	SBI-1993	milieucat	minimaal gewenst afstand
Rijnland Ziekenhuis (Stichting Alatus)	Simon Smitweg 1 LEIDERDORP	8511	2	30 m
Medisch Centrum Kinderwens	Simon Smitweg 16, 2353GA LEIDERDORP	8512, 8513	1	10 m
Cardea Jeugdzorg Campus Leiden	Simon Smitweg 7 LEIDERDORP	8512, 8513	1	10 m
Activite	Simon Smitweg 8 LEIDERDORP	8512, 8513	1	10 m
Gemeentewerf Leiderdorp	Simon Smitweg 9-10 LEIDERDORP	9002.1.B	3.1	50 m
Gemeentehuis Leiderdorp	Willem Alexanderlaan 1 LEIDERDORP	75A	1	10 m

Tabel 4: Bedrijveninventarisatie door Milieudienst West-Holland (augustus 2011) milieuzonering.

Een overzicht van het plangebied met de in de omgeving gelegen bedrijven en instellingen is weergegeven op de volgende luchtfoto (afbeelding 3).



Lodewijk Groep B.V.
Afb. 3: Luchtfoto (2014) met functies in de omgeving van het plangebied

Uit de luchtfoto valt op te maken dat het plangebied wordt omringd door uiteenlopende bedrijven en instellingen. Op het perceel tussen het Cardea-terrein en de A4 (Vierzicht kavel 1) is de ontwikkeling van kantoorgebouwen mogelijk, dit vormt echter geen belemmering voor onderhavig bouwplan (en vice versa).

De enige bestaande woningen in de omgeving van het plangebied zijn de woningen aan het Holtlant, grenzend aan de noordzijde. Van de aanwezige bedrijven en instellingen zijn er slechts twee die in het kader van de milieuzonering relevant zijn voor onderhavig bestemmingsplan: Cardea Jeugdzorg en de Gemeentewerf. Beide locaties worden hieronder nader beschouwd.

Cardea Jeugdzorg

Voor deze functie geldt dat er een afstand van 10 meter is gewenst voor gevoelige functies vanwege het aspect geluid, voor de overige aspecten (geur, stof en gevaar) geldt 0 meter.

Gezien de menging van functies en de beperkte aanwezigheid van woningen wordt dit gebied aangemerkt als zijnde "gemengd gebied" als bedoeld in de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. In theorie zou daarmee de afstandsstappen als genoemd in tabel 4 met één trede verlaagd kunnen worden. Voor Cardea Jeugdzorg houdt dit in dat een afstand van 0 meter voldoende afstand zou zijn.

In onderhavig bouwplan is de afstand vanaf de bestemmingsgrens van Cardea Jeugdzorg tot aan de achtergevel van de dichtstbijzijnde woningen ca. 7 meter. Daarmee wordt ruimschoots tegemoet gekomen aan de in gemengd gebied gewenste afstand van 0 meter. De woningen vormen derhalve geen belemmering voor de uitvoering van de activiteiten behorende bij Cardea Jeugdzorg.

Gemeentewerf

Aan de overzijde van de Simon Smitweg, ten westen van het plangebied, bevindt zich de gemeentewerf. Volgens tabel 4 is de gewenste afstand in een woongebied 50 meter, vanwege de aspecten geluid, stof en geur. Zoals hierboven genoemd kan dit gebied worden gekwalificeerd als "gemengd gebied", waarmee de afstandsstep met één trede verlaagd kan worden tot 30 meter. De hoek van het bij de werf horende kantoor bevindt zich op ca. 30 meter vanaf de dichtstbijzijnde woning. Daarmee wordt dus al voldaan aan de richtafstand. De gemeentewerf zelf, waar de hinder veroorzakende activiteiten plaats kunnen vinden, ligt achter dit kantoor op een afstand van ca. 50 meter. De in de VNG-brochure opgenomen gewenste afstand wordt dus gehaald; er is geen sprake van een belemmering. De gemeentewerf wordt niet beperkt in de uitoefening van haar activiteiten en voor de woningen geldt een goed woon- en leefklimaat.

4.5.2 Bodem

Op 7 juli 2015 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (bijlage 4). Aan de hand van de onderzoeksresultaten kan het volgende worden geconcludeerd:

- in de grond is plaatselijk bijmenging met bodemvreemde materialen (puin en baksteen) waargenomen;
- op het maaiveld en in het opgeboorde bodemmateriaal zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen waargenomen;
- de grond is licht verontreinigd met kwik, PAK en minerale olie;
- het grondwater is licht verontreinigd met barium, xylenen en naftaleen.

De aangetoonde, lichte verontreinigingen geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek. Gelet op de onderzoeksresultaten dient de hypothese "onverdacht" voor de onderzoekslocatie formeel te worden verworpen. Echter, de gemeten waarden zijn dermate gering dat aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze stoffen in de bodem op het perceel ingevolge de Wet bodembescherming, niet noodzakelijk is.

Beoordeling

Er worden vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen beperkingen voorzien inzake het voortzetten van het huidige bodemgebruik, danwel voor het beoogde bodemgebruik.

4.5.3 Externe veiligheid

De snelweg A4 ligt op ca. 80 meter afstand van het plangebied, deze weg is onderdeel van het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A4 zijn geëvalueerd en opgenomen in een onderzoeksrapport van d.d. 19 mei 2015 (bijlage 5).

Het transport van gevaarlijke stoffen over de A4 leidt niet tot een plaatsgebonden risico groter dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ / jr. Buiten de weg is het plaatsgebonden risico altijd kleiner dan de grenswaarde.

Naar aanleiding van de vooroverlegreactie van de Omgevingsdienst West Holland is er een aanvullende notitie opgesteld. Deze notitie is opgenomen in bijlage 9.

Beoordeling

Het maximale groepsrisico per kilometer is kleiner dan de oriëntatiewaarde. Er is geen berekenbaar verschil in het groepsrisico tussen de huidige en de gewenste toekomstige situatie. Een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico is onnodig, aangezien de toename van het groepsrisico kleiner is dan 10%.

De Veiligheidsregio Hollands Midden heeft het plan beoordeeld en akkoord bevonden, na enkele aanpassingen zoals het borgen van een goede ontsluiting voor noodhulpdiensten en de positionering van de primaire bluswatervoorzieningen. Het plan voor de bouw van woningen leidt niet tot de aanwezigheid van verminderd zelfredzame personen en er zijn voldoende vluchtroutes uit het plangebied, van de A4 af.

De ontwikkeling ligt buiten 1% letaliteitsgrens van de hogedrukaardgasleiding ten zuidoosten van de A4. Dit is bevestigd door Gasunie Transport Services.

4.5.4 Geluid

Op 5 oktober 2015 is een geluidsonderzoeksrapport opgesteld, deze is in de bijlage bijgevoegd (bijlage 6). Uit dit onderzoek blijkt dat er voor een aantal woningen de grenswaarde wordt overschreden. Voor deze woningen moet bij de gemeente Leiderdorp een besluit hogere waarde worden aangevraagd.

Door de gemeente Leiderdorp (gedelegeerd aan de Omgevingsdienst West Holland) is geluidbeleid vastgesteld. In dit geluidbeleid is vastgesteld dat aan de toekenning van hogere waarden voorwaarden zijn verbonden. Voor dit project zijn deze voorwaarden dat de woningen moeten beschikken over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte. Op twee woningen na hebben alle woningen in het plangebied de beschikking over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte waar de geluidbelasting per weg lager of gelijk is aan 48 dB (inclusief aftrek).

Op het eerste blok woningen, op de kortste afstand vanaf de snelweg A4, wordt op de eerste en tweede verdieping op de voorgevel de maximaal te ontheffen grenswaarde overschreden. Door de toepassing van een loggia is bewerkstelligd dat de geluidbelasting onder de maximaal te ontheffen grenswaarde komt. Hierdoor kan aan de voorzijde van de woningen een slaapkamer worden gerealiseerd die is voorzien van te openen delen. In de berekening is bij de loggia's rekening gehouden met privacy schermen tussen de woningen in van 1,8 meter hoog en een oppervlaktemassa van minimaal 10 kg/m^2 .

Met de Omgevingsdienst is overeengekomen dat voor betreffende slaapkamer akoestische compensatie wordt toegepast waarmee het leefklimaat in de slaapkamer wordt verhoogd. De slaapkamers worden uitgevoerd met een 5 dB hogere geluidwering dan het minimaal vereiste uit het Bouwbesluit. Het binnenniveau bedraagt dan ten hoogste 28 dB bij de slaapkamers aan de voorzijde. Ook worden de loggia's voorzien van een geluidsabsorberend plafond om reflecties in de loggia's te verminderen.

Ter plaatse van een BeBo-woning en een patiowoning kan niet voldaan worden aan de geluidluwe gevel en buitenruimte waar in het geluidbeleid naar wordt gestreefd. De overschrijdingen worden bepaald door de Rijksweg A4 en bedragen respectievelijk 1 à 2 dB. Voor deze BeBo-woning en patiowoning wordt dan ook ontheffing aangevraagd van het geluidbeleid.

Beoordeling

Met het treffen van maatregelen kan voor bijna alle woningen worden voldaan aan de geluidseisen. Voor de overige woningen (een BeBo-woning, een patiowoning en de woningen op de kortste afstand van de snelweg A4) zal een ontheffing hogere waarden moeten worden verleend.

4.5.5 Luchtkwaliteit

Ten aanzien van luchtkwaliteit is de snelweg A4 de meest maatgevende bron van stoffen die de luchtkwaliteit beïnvloeden, zoals stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}). Hoewel de verkeersintensiteit op lokale wegen veel lager is dan op de snelweg, kunnen ook deze wegen de luchtkwaliteit beïnvloeden; de afstand tot het plangebied is immers kleiner.

De normen ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. De Omgevingsdienst West-Holland heeft ambitiewaarden vastgesteld die scherper zijn dan de Wet milieubeheer voorschrijft. De grenswaarden en ambitiewaarden zijn, samen met de onderzoeksresultaten van het plangebied, weergegeven in tabel 5.

De onderzoeksresultaten zijn opgenomen in het rapport van d.d. 15 september 2015, dit rapport is opgenomen in de bijlage (bijlage 7).

Stof	Soort grenswaarde	Grenswaarde Wet milieubeheer	Ambitiewaarde ODWH	Resultaat (bronbijdrage)
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	5 tot 10% lager	32 (4) µg/m ³
	Uurgemiddelde	max. 18x per jaar > 200 µg/m ³	-	0
PM ₁₀	Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	5 tot 10% lager	20 (1) µg/m ³
	Daggemiddelde	max. 35x per jaar > 50 µg/m ³	-	8
PM _{2,5}	Jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	-	15 (0) µg/m ³

Tabel 5: Grenswaarden luchtkwaliteit uit Wet milieubeheer en de ambitiewaarden uit Regionaal Beleidskader Duurzame Stedenbouw (2012)

In het onderzoek naar de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied is uitgegaan van de meest ongunstige situatie ten aanzien van de snelweg A4. Er is namelijk geen gebruik gemaakt van de rijkswegdubbeltellingscorrectie, aangezien die niet nauwkeurig genoeg is voor een dergelijk kleinschalig plangebied. De in de tabel opgenomen waarden zijn de hoogste berekende waarden in het plangebied, dus niet per definitie op hetzelfde toetspunt.

Vanuit de GGD worden de volgende afstanden als ontwerprichtlijn gehanteerd (GGD richtlijn luchtkwaliteit en gezondheid, 2008):

1. minstens 300 meter van de snelweg is het meest wenselijk;
2. binnen 100 meter van de snelweg wordt sterk afgeraden;
3. minstens 50m van drukke wegen, waarbij met 'druk' een weg met een verkeersintensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal wordt bedoeld.

Beoordeling

Uit de resultaten blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van de eisen betreffende luchtkwaliteit vanuit de Wet milieubeheer. Ook de ambitiewaarden van de Omgevingsdienst West Holland worden ruimschoots gehaald. De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

Wel bevindt de locatie zich binnen de zone van 300 meter van de snelweg A4 waar op grond van het regionaal beleid de realisatie van woningen niet wenselijk is.

De eerste woningen van het plangebied bevinden zich met een afstand van ca. 80 meter binnen de in ad. 2 genoemde 100 metergrens. De afstand zoals genoemd in ad. 3 wordt echter wel gehaald. Deze woningen worden met de voorgevel naar de weg gesitueerd, waardoor de buitenruimte bij de woningen (de achtertuin) zich achter het huis bevindt. Door de groenzone aan de rand van het plangebied in stand te houden en daar achter eerst parkeerplaatsen te realiseren, zijn de woningen zoveel mogelijk naar achteren geplaatst.

Conclusie

Afgezien van de eerste rij woningen bevinden alle woningen in het plangebied zich in de door de GGD vastgestelde 1^e zone. Gezien de locatie en de afmetingen van het plangebied is het niet mogelijk om de woningen buiten deze zone te realiseren. De berekende waarden voor de luchtkwaliteit vallen echter ruimschoots binnen de vastgestelde ambitiewaarden. De nabijheid van de A4 vormt dus geen belemmering voor de ontwikkeling van woningen op deze locatie.

4.5.6 Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage zijn verschillende situaties opgenomen waarbij een vormvrije M.E.R.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. Deze situaties zijn uiteengezet in tabellen, waarin naast een omschrijving van de betreffende activiteiten ook de betreffende ondergrens wordt genoemd.

Onderhavig bouwplan is een vorm van stedelijke ontwikkeling, een activiteit zoals genoemd in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (zie tabel 6). Voor de in onderdeel D genoemde activiteiten geldt dat het bevoegd gezag besluit of een milieueffectrapportage moet worden gemaakt:

- in zodanige gevallen, en
- in overige gevallen, waarin op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Kolom 2 van de tabel geeft weer om welke gevallen het gaat. De schaal van onderhavig plan valt ruimschoots onder de in die kolom genoemde drempelwaarden (tabel 6).

Vervolgens moet echter nog worden gekeken naar de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling. In dit document wordt een beschrijving gevraagd van de waarschijnlijk belangrijke milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling op het gebied van met name: de bevolking, flora & fauna, bodem, water, lucht, de klimatologische factoren, materiële goederen, met inbegrip van het architectonisch- en archeologisch erfgoed, het landschap en de interrelatie tussen genoemde factoren.

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Tabel 6: Besluit milieueffectrapportage: Aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject

Beoordeling

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling genoemde aspecten. Geen van deze aspecten, noch de interrelatie daarvan, geeft aanleiding om te vermoeden dat de ontwikkeling een significant negatief effect zou hebben op het milieu. Daar waar er rekening mee gehouden kan worden om dit effect te minimaliseren (zoals bij het aspect flora & fauna) wordt dit ook gedaan. Voor een toelichting per onderdeel wordt verwezen naar de desbetreffende paragrafen in dit hoofdstuk.

4.6 Stedenbouwkundige inpassing

Het plangebied bevindt zich in gemengd gebied en grenst aan twee zijden aan de bestaande Simon Smitweg. De maat, positionering en typologie van de nieuwe woningen sluit aan bij de bestaande rijwoningen aan het Holflant (zie afbeelding 4), de enige woningen in de naaste omgeving.

Het nieuw aan te leggen stratenpatroon sluit aan op deze hoofdonthoudingsweg en vormt een logische verbinding met de reeds bestaande toegangsweg voor Cardea Jeugdzorg. Voordat het nieuwe gebouw van Cardea Jeugdzorg werd gerealiseerd, liep een aftakking van de Simon Smitweg langs het historisch dijkje aan de oostkant van het plangebied.

De met deze ontwikkeling voorgenomen verkaveling is zodanig vormgegeven dat de doorgaande verkeersroute in het midden van het plangebied ligt, terwijl het groene historisch dijkje aan de tuinen van de hoekwoningen grenst. Hierdoor wordt het groen van het dijkje beter beleefbaar. In het midden van het plangebied is een groene zone voorzien, haaks op het dijkje, dat het groene karakter van dit gebied versterkt.



Afb. 4: Situatietekening van het voorgenomen bouwplan (concept, september 2015).

4.7 Verkeer

4.7.1 Verkeersstructuur

De wegen binnen het plangebied worden uitgevoerd als 30 kilometerzone met in-/uitritten op de Simon Smitweg. Vanaf de Simon Smitweg wordt aangesloten op de Persant Snoepweg, welke onderdeel uitmaakt van de "ring" van Leiderdorp en aansluit op de snelweg A4.

Het gebouw van Cardea Jeugdzorg beschikt reeds over een inrit vanaf de Simon Smitweg, deze blijft gehandhaafd als eenrichtingsweg en sluit aan op de interne wegen van onderhavige ontwikkeling. Aan de kant van de snelweg wordt een nieuwe aansluiting gemaakt op de Simon Smitweg, maar alleen als uitrit.

4.7.2 *Verkeersgeneratie*

De ontwikkeling zal een (geringe) toename veroorzaken van verkeersbewegingen voor woon-/werkverkeer en bezoekers. Gezien de in-/uitritconstructies op de Simon Smitweg en het beperkte aantal woningen (47 stuks) is deze invloed dermate beperkt dat er geen nadelige gevolgen zijn te verwachten voor de afwikkeling van het verkeer.

4.7.3 *Parkeren*

Voor het onderdeel parkeren wordt verwezen naar paragraaf 3.3.11. Uit de berekening blijkt dat het plan voldoet aan de gestelde parkeernormen.

4.8 Water

4.8.1 *Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland*

In het Waterbeheerplan is vastgelegd welke maatregelen nodig zijn ter uitvoering van de waterbeheertaken van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het huidige waterbeheerplan geldt voor de periode 2010-2015, de besluitvorming voor het volgende waterbeheerplan wordt medio januari 2016 verwacht.

Op 11 maart 2015 heeft Rijnland de Keur en de daarbij behorende uitvoeringsregels vastgesteld, deze zijn op 1 juli 2015 in werking getreden. De aanpak in dit nieuwe beleid is de 'Ja, tenzij' aanpak. Met de Keur worden initiatieven van burgers en bedrijven gereguleerd die het watersysteem kunnen beïnvloeden.

Overeenkomstig het rijksbeleid geeft Rijnland de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits dit doelmatig is. Uitgangspunt is dat het te lozen hemelwaterafvoer geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater mag veroorzaken en emissie van vervuilende stoffen op het oppervlaktewater waar mogelijk wordt voorkomen.

4.8.2 *Watercompensatie*

De ontwikkeling is op 17 juli 2015 besproken met de waterbeheerder, het Hoogheemraadschap van Rijnland. De waterbeheerder heeft aangegeven dat er 15% watercompensatie dient te worden gerealiseerd, wat voor dit plan uitkomt op 396 m² open water. Deze compensatie is berekend op de totale toename aan verharding van zowel de bebouwing als de wegen en parkeerplaatsen (ook waar halfopen verharding wordt gerealiseerd).

In het plan is dit te realiseren oppervlakte water opgenomen als uitbreiding van de bestaande watergang langs het dijkje aan de noordoostzijde van het plangebied. Het verbreden van deze watergang zal zodanig worden uitgevoerd dat het de volledige hoeveelheid te creëren open water bevat. Met deze oplossing is het extra open water direct verbonden met het bestaande watersysteem.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft op 6 oktober 2015 ingestemd met deze wateroplossing. Het voorziet in de vereiste compensatiehoeveelheid zonder stilstaand water te creëren.

4.8.3 *Rioolstelsel*

De waterbeheerder heeft aangegeven dat het hemelwater van daken en wegen dient te worden verzameld en naar het oppervlaktewater afgevoerd. Er zal worden voorzien in een gescheiden rioolstelsel, waarbij de watergang als opvangpunt voor het hemelwater zal fungeren.

4.9 Wonen

Het plan voorziet in de realisatie van 45 grondgebonden woningen, allemaal voorzien van een voor- en achtertuin. Daarnaast wordt er één BeBo-woning gerealiseerd, waarmee het totaal op 47 woningen komt. 15% van deze woningen wordt een sociale huurwoning, waarvan de grondgebonden woningen bovendien levensloop bestendig worden uitgevoerd. De overige woningen vallen, afhankelijk van het definitieve bouwplan, in het middelduur en dure segment.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

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

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

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch gezien ook geen deel uit van het bestemmingsplan maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

5.2 Opzet en volgorde van de regels

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

Hoofdstuk 1

Artikel 1 en 2 Inleidende regels:

- Begrippen
- Wijze van meten

Hoofdstuk 2

Artikel 3 t/m 9 Bestemmingsregels:

- Groen
- Tuin
- Verkeer
- Water
- Wonen
- Wonen - Gestapeld
- Waarde - Archeologie middelhoge trefkans

Hoofdstuk 3

Artikel 10 t/m 14 Algemene regels:

- Anti-dubbeltelregel
- Algemene bouwregels
- Algemene gebruiksregels
- Algemene afwijkingsregels
- Algemene wijzigingsregels

Hoofdstuk 4

Artikel 15 en 16 Overgangs- en slotregels:

- Overgangsrecht
- Slotregel

5.3 Uitleg van de regels

5.3.1 Inleiding

Bij het opstellen van onderhavig bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Daarnaast is voor het bestemmingsplan aangesloten bij de landelijke standaard voor bestemmingsplannen: de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012).

5.3.2 *Inleidende regels*

Begripsbepalingen (artikel 1)

In de begripsbepaling worden begrippen waar nodig beschreven om zodoende interpretatieproblemen te voorkomen. Veelal worden begrippen gedefinieerd die in de regels worden gebruikt en daar een bijzondere betekenis hebben, die afwijkt van of niet dan wel niet vaak voorkomt in het “normale” spraakgebruik. Wanneer een begrip niet opgenomen is in de begripsomschrijvingen/-bepalingen en er ontstaat een interpretatieprobleem dan is het normale spraakgebruik richtinggevend. De begripsomschrijvingen/-bepalingen zijn niet uitputtend bedoeld. De belangrijkste en/of onduidelijke begrippen zijn opgenomen in dit artikel.

Wijze van meten (artikel 2)

De wijze van meten beschrijft hoe de genoemde maatvoeringen in de diverse bestemmingsbepalingen gemeten dienen te worden.

5.3.3 *Bestemmingsregels*

Groen (artikel 3)

Binnen de bestemming ‘Groen’ zijn groenvoorzieningen voorzien, maar bijvoorbeeld ook water en speeltoestellen. De gronden met deze bestemming zijn tevens bedoeld om te wandelen, fietsen, voetballen, etc. maar parkeervoorzieningen zijn niet toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding ‘verblijfsgebied’ zijn de gronden bestemd voor berijdbaar groen om zodoende toegang te verschaffen aan noodhulpdiensten en voor laden en lossen door aanwonenden.

Tuin (artikel 4)

De voortuinen bij de woningen hebben de bestemming ‘Tuin’. Deze bestemming loopt door tot 2 m achter het verlengde van de voorgevelrooilijn van de betreffende woning. In beginsel is het niet gewenst dat de voortuin bebouwd wordt, parkeren is wel toegestaan. Daar waar de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding - erker’ is opgenomen, is per woning één erker buiten het bouwvlak toegestaan.

Verkeer (artikel 5)

De bestemming ‘Verkeer’ is voorbehouden aan gronden die worden gebruikt ten behoeve van (motorisch) verkeer. In deze bestemming zijn zowel wegen als parkeerplaatsen opgenomen.

Water (artikel 6)

De bestemming ‘Water’ is opgenomen voor het structurerend water in het plangebied. Zodoende is gewaarborgd dat het water als zodanig in stand blijft, evenals het infiltrerend- en afvoerend vermogen van het gebied. De bestaande watergang wordt plaatselijk verbreed ter compensatie van de toename van het verhard oppervlak.

Wonen (artikel 7)

Binnen de bestemming ‘Wonen’ zijn bouwvlakken opgenomen waarbinnen een maximum aantal woningen gebouwd mag worden. De hoofdgebouwen dienen binnen deze bouwvlakken te worden gerealiseerd, met uitzondering van erkers (ter plaatse van de desbetreffende aanduiding) en aan- en uitbouwen. Op deze manier is er zekerheid over de positionering van de voorgevels en het maximum aantal woningen, waarbij er toch een zekere mate van flexibiliteit behouden blijft.

Wonen - Gestapeld (artikel 8)

In het plangebied bevindt zich een ‘BeBo-woning’, bestaande uit een beneden- en een bovenwoning. De benedenwoning beschikt over een tuin, de bovenwoning over een dakterras. Aangezien dit dakterras binnen het dakvlak van het hoofdgebouw valt, is hier geen aanduiding voor opgenomen.

Waarde - Archeologie middelhoge trefkans (artikel 9)

Gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie middelhoge trefkans' hebben een archeologische verwachtingswaarde. Bij het uitvoeren van werken en het realiseren van bouwwerken dienen de in de regels opgenomen voorwaarden in acht te worden genomen.

5.3.4 *Algemene regels*

Anti-dubbelregel (artikel 10)

De anti-dubbelregel bepaalt dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft. De anti-dubbelregel is opgenomen in het Bro met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan.

De Wro bevat een algemeen verbod op het gebruik van gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan. Dit hoeft dus niet in de regels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

Algemene bouwregels (artikel 11)

In de algemene bouwregels is aangegeven dat de bestaande maten die meer bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, als ten hoogste of ten minste toelaatbaar mogen worden aangehouden. Ook bevatten deze regels algemene bouwregels voor ondergronds bouwen.

Algemene gebruiksregels (artikel 12)

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

Algemene afwijkingsregels (artikel 13)

Op grond van de algemene afwijkingsregels kan worden afgeweken van het bestemmingsplan in verschillende specifieke gevallen. Het betreft hier bijvoorbeeld het afwijken van de maatvoering en overschrijding van bouwgrenzen.

Algemene wijzigingsregels (artikel 14)

In dit artikel is in aanvulling op de wijzigingsbevoegdheden van de bestemmingen nog een aantal algemene afwijkmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling waarmee beperkte afwijkingen van het plan mogelijk worden gemaakt in het geval dat voor de uitvoering van de bouwplannen noodzakelijk wordt geacht.

5.3.5 *Overgangs- en slotregels*

Overgangsrecht (artikel 15)

Het overgangsrecht is opgenomen in het Bro met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De overgangsregels bevatten regels omtrent het voortzetten van gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en hiermee in strijd is.

Eenzelfde regeling is opgenomen voor bouwwerken die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering zijn, dan wel gebouwd kunnen worden krachtens een omgevingsvergunning.

Slotregel (artikel 16)

In de slotregel worden de regels van dit bestemmingsplan aangehaald.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende bestemmingsplan betreft een wijziging van het juridisch-planologische kader. Met dit bestemmingsplan wordt een nieuwe ontwikkeling mogelijk gemaakt, namelijk de realisatie van woningen waar de gronden voorheen waren bestemd voor 'Maatschappelijk'.

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een bouwplan ex. artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De raad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- het verhaal van kosten anderszins verzekerd is, of
- er geen kosten te verhalen zijn (art 6.2.1a Bro).

Voor onderhavig plan is een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro. Het verhaal van de kosten is anderszins verzekerd door het sluiten van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar, daarmee is dit plan financieel-economisch uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Algemeen

Een bestemmingsplan dient maatschappelijk uitvoerbaar te zijn. Dat wil zeggen dat de voorgenomen ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan zijn besproken met belanghebbenden. Voor onderhavig bestemmingsplan geldt dat de omwonenden vooraf zijn betrokken.

6.2.2 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg plegen met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die met het plan in het geding zijn.

De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zijn geïnformeerd. Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, Provincie Zuid-Holland, gemeente Kaag en Braassem en gemeente Leiden hebben daarop aangegeven geen opmerkingen op het plan te hebben. Het conceptontwerp is ook toegestuurd aan de GGD, hierop is echter geen reactie ontvangen.

Hieronder een opsomming van de ontvangen overlegreacties, met (cursief) de bijbehorende beantwoording er onder:

Veiligheidsregio Hollands Midden (VRHM), d.d. 27 augustus 2015:

Er worden brandkranen geplaatst als primaire bluswatervoorziening, de VRHM heeft aangegeven akkoord te zijn met de voorgestelde positionering. Doordat de groenzone voor de voorgevels van de woningen in het midden van het plangebied wordt uitgevoerd als berijdbaar groen heeft de VRHM aangegeven geen op- of aanmerkingen te hebben op de toegankelijkheid van de woningen.

Gasunie Transport Services b.v., d.d. 13 oktober 2015:

Het voornoemde plan is door Gasunie getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid. Gasunie concludeert dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Hoogheemraadschap van Rijnland (HHR), d.d. 5 november 2015:

Het HHR geeft aan dat een beknopte beschrijving van het beleid van het HHR in de waterparagraaf ontbreekt. Voor het overige geeft het HHR aan geen opmerkingen te hebben. *Het door HHR meegestuurde tekstvoorstel is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.*

Omgevingsdienst West Holland (ODWH), d.d. 5 november 2015:

- **Ecologie:** Er is voldoende duidelijk gemaakt dat het plangebied ongeschikt is voor de rugstreeppad en dat de groenstructuren behouden blijven. Uit de toegezonden stukken bleek naar mening van de ODWH echter niet voldoende duidelijk of er vleermuizenonderzoek is uitgevoerd voorafgaand aan de sloop van de opstallen. *Er heeft in 2012 vleermuizenonderzoek plaatsgevonden, voorafgaand aan de sloop. Een aanvullende notitie ten aanzien van de gevolgen van dit plan voor het foerageergebied van vleermuizen is samen met het vleermuizenonderzoek toegevoegd als bijlage bij deze toelichting (bijlage 8) en verwerkt in de desbetreffende paragraaf in de toelichting (toevoeging paragraaf 4.3.2).*
Bedrijven en milieuzonering: Er zijn geen belemmeringen om het plan te realiseren, maar voor de volledigheid moet de gemeentewerf in deze paragraaf worden meegenomen. *Naar aanleiding van deze overlegreactie is de desbetreffende paragraaf aangevuld (paragraaf 4.5.1).*
- **Bodem:** Geen belemmering.
- **Geluid:** Er moet een hogere waarde worden verleend, de ODWH start hiervoor de procedure op.
- **Luchtkwaliteit:** Er is geen wettelijke belemmering voor het aspect luchtkwaliteit. Wel moet er een motivatie worden opgenomen voor een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van de luchtkwaliteit in relatie tot de nabijheid van de A4. *Naar aanleiding van deze overlegreactie is de desbetreffende paragraaf in de toelichting aangevuld. In aanvulling hierop: de GGD heeft in 2011, in aanloop naar de sloop/nieuwbouw voor Cardea Jeugdzorg, een reactie gegeven die ook ziet op de ontwikkeling van woningbouw op deze locatie. Op basis van de GGD-richtlijn was de conclusie dat het realiseren van woningen op minder dan 300 meter afstand tot de snelweg niet wenselijk is, dat een kortere afstand dan 100 meter wordt afgeraden en dat een afstand van 50 meter minimaal is. Er wordt onderscheid gemaakt in de realisatie van sociale huurwoningen (aangewezen) en vrije sector koopwoningen (vrije keuze). Aanbevolen wordt om de sociale huurwoningen zo ver mogelijk naar achteren op het terrein te plaatsen. Deze reactie van de GGD is meegenomen in de aanvulling van de luchtparagraaf (paragraaf 4.5.5).*
- **Externe veiligheid:** De ODWH heeft een mogelijke belemmering ten aanzien van externe veiligheid geconstateerd. Er moet worden ingegaan op de HZB-aspecten, het advies van de VRHM moet worden genoemd, de hogedrukaardgasleiding ten zuidoosten van de A4 moet worden betrokken en er moet worden getoetst aan het Bestuurlijk kader externe veiligheid Holland-Rijnland. De ODWH adviseert het rapport aan te vullen en dit te verwerken in de toelichting. *Naar aanleiding van deze overlegreactie is er een aanvulling gedaan op het Externe veiligheid-rapport (bijlage 9), er was al een positief advies van de VRHM. Dit is tevens verwerkt in de desbetreffende paragraaf in de toelichting.*
- **Milieueffectrapportage:** De beschrijving van de regelgeving en beoordeling van het plan is correct.

6.2.3 *Inspraak*

Dit bestemmingsplan sluit aan bij de uitgangspunten van de in 2012 opgestelde visie op de Willem-Alexanderlaan. Vervolgens zijn de bewoners van het Holtlant, de enige bewoners in de directe omgeving van het plangebied, betrokken bij de uitwerking van de ontwikkeling. Er is zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan de wensen en eisen van deze bewoners en de huidige woon- en leefkwaliteit van deze bewoners wordt met dit plan gerespecteerd. Gezien het uitgebreide voortraject en het geringe aantal belanghebbenden wordt er voor dit bestemmingsplan geen formele inspraakprocedure doorlopen.

6.2.4 *Zienswijzen*

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende een termijn van zes weken voor zienswijzen ter visie worden gelegd.

In die termijn heeft eenieder de mogelijkheid gehad een zienswijze tegen het ontwerp in te dienen. Binnen deze termijn is één zienswijze ontvangen, te weten een zienswijze van Milieudefensie (zie bijlage 10).

Zienswijze

De zienswijze van Milieudefensie ziet op het bij dit bestemmingsplan gevoegde onderzoek luchtkwaliteit in relatie tot de geplande ontwikkelingen in het gebied en de sociale huurwoningen die met dit plan planologisch mogelijk worden gemaakt.

Milieudefensie geeft aan te twifelen of de in het rapport opgenomen verkeersaannames correct zijn, daar de ontwikkelingen van de rijksweg A4 en ondertunneling ten tijde van de gebruikte gegevens (januari 2015) nog niet officieel waren afgesloten. Ook de maximale snelheid was toen nog gebaseerd op 80 km/uur. Medio afgelopen zomer heeft Rijkswaterstaat op dit traject 3 banen in elke rijrichting geopend. Het is algemeen bekend dat méér asfalt ook méér verkeersbewegingen aantrekt. Regelmatig staan er toch weer files op dit traject.

Verder kan de komst van een extra verkeersaantrekkende partij van belang zijn, namelijk Ikea. Deze is van plan om zich te gaan vestigen in de Bospoort. Dit zal leiden tot meer verkeer op de rijksweg, alsmede op de lokale wegen (waaronder de N445 en N446). Bovendien is er sprake van nog twee relevante ontwikkelingen: de Rijnlandroute en Leidsche Ring.

De conclusie in het rapport van LBP Sight dat de omgeving van de Cardea-locatie voldoet aan de luchtkwaliteit, trekt Milieudefensie sterk in twijfel gezien de verwachting dat er veel méér (toekomstig) verkeer komt op de lokale wegen in de omgeving en op de rijksweg A4.

Beantwoording

In antwoord op deze zienswijze heeft LBP Sight een notitie geschreven (zie bijlage 11). Hierin wordt onderbouwd dat de gebruikte geluidgegevens wel degelijk correct zijn, aangezien deze overeenkomen met het geluidregister. In dit geluidregister zijn alle vastgestelde besluiten welke in het kader van de rijkswegen worden genomen opgenomen. Het Tracébesluit Burgerveen-Leiden 2009 (A4) is op 17 mei 2009 door de Minister van Verkeer en Waterstaat, gedeelte Leiderdorp-Leiden, reeds vastgesteld. Naar aanleiding van de zienswijze zijn de gebruikte gegevens nogmaals gecontroleerd met het geluidsregister (d.d. 15 januari 2016) en is dezelfde conclusie getrokken.

Milieudefensie merkt verder nog op dat door enkele lokale ontwikkelingen de verkeersintensiteit toe zal nemen in de toekomst. Ze noemen hierbij de Ikea, de Rijnlandroute, en de Leidsche ring over de A4. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat voor stikstofdioxide (de maatgevende stof) ruimschoots wordt voldaan aan de ambitiewaarde van de Omgevingsdienst West Holland, welke 10% strenger is dan de Wet milieubeheer. Voor zover de genoemde ontwikkelingen niet al in het model van Goudappel Coffeng zouden zijn opgenomen, zullen deze niet zoveel bijdragen dat de Wet milieubeheer wordt overschreden. Om een dergelijke waarde te bereiken zou de bronbijdrage namelijk met een factor twee moeten toenemen, wat zeer onwaarschijnlijk is.

Conclusie

De ongerustheid van Milieudefensie blijkt ongegrond. De cijfermatige benadering hiervoor is te vinden in de notitie van LBP Sight (bijlage 11). De zienswijze heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan.