Bestemmingsplan

Trekvaartplein

Gemeente Leiden

Toelichting
Bijlage

Regels
Bijlage

Verbeelding
Schaal 1:1.000

Vastgesteld:
18 februari 2010

Projectgegevens:
TOE01-LEN00005-01F
REG01-LEN00005-01F
SVB01-LEN00005-01A
TEK01-LEN00005-01F

CROONEN ADVISEURS
ruimtelijke vormgeving & ordening
Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen
T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99
E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	**Inleiding**		**1**
	1.1	Algemeen	1
	1.2	Begrenzing van het plangebied	2
	1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
	1.4	Leeswijzer	3
2	**Beleidskader**		**5**
	2.1	Ruimtelijk	5
	2.2	Waterhuishouding	12
	2.3	Cultuurhistorie en archeologie	17
	2.4	Milieu	19
	2.5	Ecologie	22
	2.6	Wonen	24
	2.7	Maatschappelijke voorzieningen	26
	2.8	Verkeer en vervoer	27
	2.9	Woonwagens	29
	2.10	Molens	30
3	**Beschrijving plangebied**		**31**
	3.1	Verkeer en infrastructuur	31
	3.2	Molens	33
4	**Gebiedsvisie**		**35**
	4.1	Achtergrond	35
	4.2	Beschrijving	35
	4.3	Ontsluiting en verkeer	37
	4.4	Water en groen	37
	4.5	Brandveiligheid	38
5	**Juridische toelichting**		**39**
	5.1	Inleiding	39
	5.2	Globaliteit en flexibiliteit	39
	5.3	Opzet en volgorde	39
	5.4	Welke bestemmingen	40
	5.5	Welke algemene bebouwingsregels	44
	5.6	Algemene bepalingen	45
	5.7	Handhaving	46

6 Planologische en milieuhygiënische aspecten 49
6.1 Bedrijven en milieuzonering 49
6.2 Bodem 50
6.3 Geluid 51
6.4 Luchtkwaliteit 52
6.5 Externe veiligheid 53
6.6 Molenbiotoop 54
6.7 Flora en fauna 55
6.8 Archeologie 55

7 Watertoets 57
7.1 Watersysteem en waterberging 57
7.2 Bestaande polderwatergangen 57
7.3 Waterinrichtingsplan 58
7.4 Advies Hoogheemraadschap van Rijnland 58

8 Duurzame ontwikkeling 61
8.1 Inleiding 61
8.2 Duurzame stedenbouw 61
8.3 DuBo-pluspakket (2004) 61
8.4 Taakstelling klimaatbeleid 61
8.5 Trekvaartplein 62

9 Uitvoerbaarheid 63
9.1 Economische uitvoerbaarheid 63
9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 63
9.3 Vooroverleg 64
9.4 Vaststelling 65

10 Bronnen 67
10.1 Boeken en rapporten 67

Bijlage: Ambitietabel duurzame stedenbouw

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het Trekvaartplein is in het begin van de jaren 70 van de vorige eeuw aangelegd als een regionaal woonwagencentrum. Veel van de bewoners wonen er al sinds de aanleg van de eerste circa 80 standplaatsen. Inmiddels staan er circa 135 woonwagens, waarvan een groot deel in gebruik is door overstaanders[1]. Daarnaast staan er ook enkele leeg. Voor zover nu bekend wonen er circa 125 huishoudens.

De bewoners van het Trekvaartplein zijn bijzonder gehecht aan hun woonsituatie en de sterke sociale verbanden op het plein. Het terrein van het woonwagencentrum 'Trekvaartplein' is zeer dicht bebouwd. Volgens de huidige bouwregelgeving staan ook de woonwagens op de 80 officiële standplaatsen veel te dicht op elkaar. Daardoor is een brandonveilige woonbuurt ontstaan met een onacceptabel laag woon- en leefkwaliteit. Er is sprake van veel achterstallig onderhoud en (versterking van) de fysieke handhaving wordt sterk bemoeilijkt door de rommelige en onoverzichtelijke situatie en een gebrek aan een goed planologisch regime. Ook is de grond plaatselijk vervuild en laat de inbedding van het Trekvaartplein in Leiden te wensen over. De locatie ligt achteraf en afgesloten.

Bij de komst van de nieuwe woonwijk Poelgeest in de gemeente Oegstgeest is de geïsoleerde ligging verminderd maar is de afgeslotenheid blijven bestaan. De meeste regionale woonwagenlocaties in Nederland zijn inmiddels gedeconcentreerd. In Leiden is het daar nooit toe gekomen. Het Trekvaartplein was tot voor kort in beheer bij het regionaal woonwagenschap. Alle deelnemende gemeenten zijn inmiddels uit het schap getreden, waardoor het woonwagencentrum de verantwoordelijkheid is geworden van de gemeente Leiden.

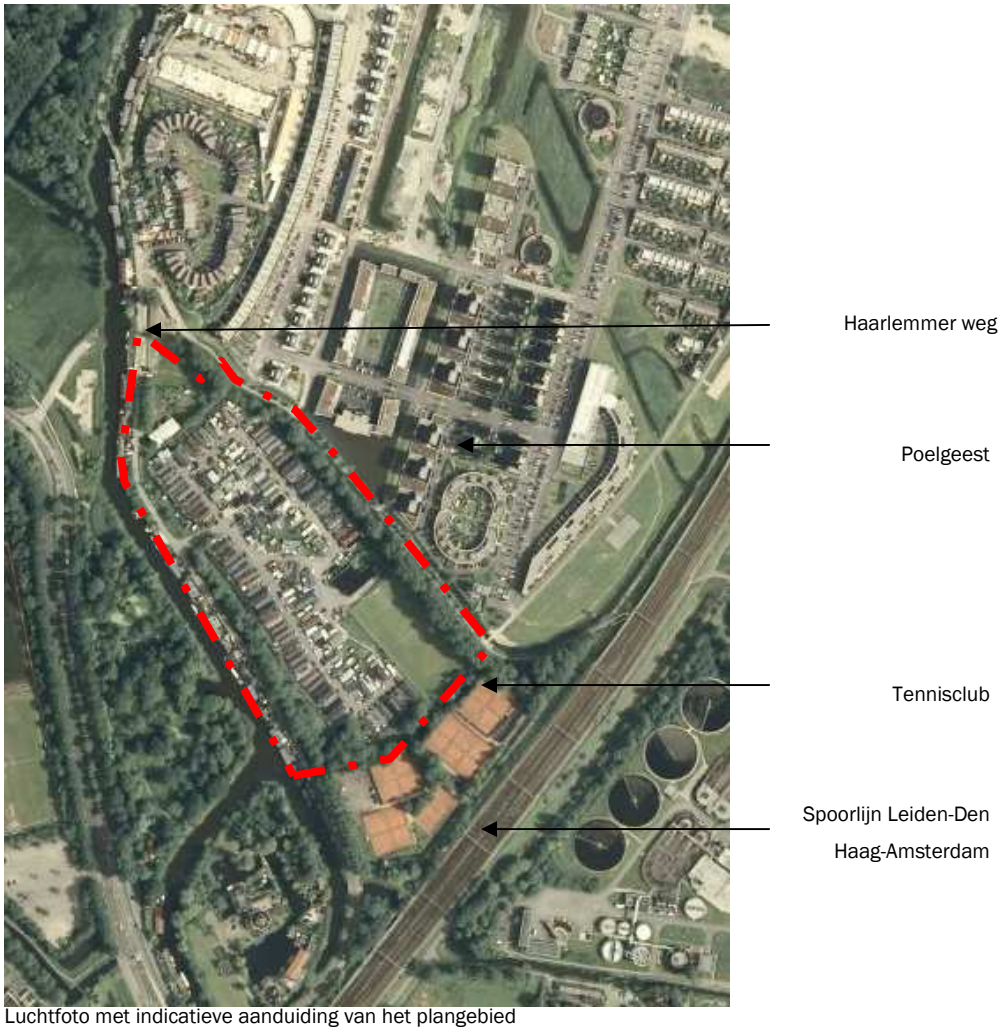
Al vele jaren zijn er plannen gemaakt voor de verbetering en vernieuwing van het woonwagencentrum 'Trekvaartplein'. In het collegeprogramma 2006-2010 heeft het college zichzelf de opdracht gegeven om op korte termijn voortgang te brengen in het langlopende dossier van het Trekvaartplein. In het huidige coalitieakkoord 2008-2010 streeft het college van burgemeester en wethouders ernaar een besluit te nemen over de herinrichting van het Trekvaartplein en de inrichting van woonwagencentrum Roomburg. De jaren van discussie en plannenmakerij hebben tot verwachtingen geleid bij de bewoners van het Trekvaartplein. Onder hen leeft de sterke behoefte aan een verbetering van de woonsituatie en aan duidelijkheid over de toekomst. Inmiddels heeft de gemeenteraad op 7 juli 2009 een uitvoeringsbesluit genomen, waarbij tevens het stedenbouwkundig ontwerp is vastgesteld. Dit ontwerp heeft mede de basis gevormd voor dit bestemmingsplan.

1 getrouwde kinderen clandestien in het vak van hun ouders

Herstructurering en gedeeltelijke deconcentratie zijn noodzakelijk en zeer gewenst. Dit bestemmingsplan biedt het juridisch-planologisch kader om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

1.2 Begrenzing van het plangebied

Het Trekvaartplein ligt aan de rand van de gemeente Leiden, tussen Leiden Noordwest en de gemeente Oegstgeest. Aan de oostzijde van het Trekvaartplein, ligt de Oegstgeestse wijk Poelgeest. Aan de westzijde grenst het gebied aan de Haarlemmerweg en de Haarlemmertrekvaart. Ten zuiden van het Trekvaartplein ligt tennisclub Unicum met daarachter op een talud een belangrijke spoorverbinding tussen Leiden en Schiphol. Het Trekvaartplein wordt vanuit Leiden ontsloten via een (verborgen) onderdoorgang onder het spoor, waardoor het gebied in de luwte ligt.



Luchtfoto met indicatieve aanduiding van het plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied, vigeert het sterk verouderde bestemmingsplan ‘Uitbreidingsplan der gemeente Leiden, plan Noord-West’. Vastgesteld op 6 november 1933 en goedgekeurd op 13 februari 1935’

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het relevante beleid dat als basis dient voor dit bestemmingsplan besproken. De ruimtelijke karakteristiek en structuur van de locatie wordt besproken in hoofdstuk 3. De algehele gebiedsvisie komt aan de orde in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan de juridische planbeschrijving. De hoofdstukken 6 t/m 8 beschrijven verschillende onderzoeken en milieuaspecten. De uitvoerbaarheid van het plan komt aan de orde in hoofdstuk 9 en hoofdstuk 10 beschrijft hoe om te gaan met handhaving van het bestemmingsplan.

2 Beleidskader

Dit hoofdstuk gaat in op het beleidskader dat van belang is voor de functionele en ruimtelijke aspecten die worden vastgelegd in dit bestemmingsplan en waarbinnen de voorziene ontwikkelingen in het plangebied moeten passen. Het relevant beleid wordt per beleidsterrein weergegeven, waarbij onderscheid wordt gemaakt in de bestuurslagen Europees, nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk.

2.1 Ruimtelijk

Europees en nationaal

Nota ruimte (2006)

De Nota Ruimte is een nota van het rijk, waarin de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd worden. De nota is op 23 april 2004 door het kabinet vastgesteld en is tevens door de Tweede Kamer aangenomen.

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

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:
- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Het rijk wil zich niet meer met alles bemoeien en wil strategisch op hoofdlijnen sturen. Decentrale overheden krijgen meer ruimte om hun eigen weg te gaan. Het gaat er uiteindelijk om dat de besluitvorming over de inrichting van de ruimte dichter bij de direct belanghebbenden komt te liggen. De Nota Ruimte kenmerkt zich dan ook door:
- Ontwikkelingsplanologie: het ruimtelijk beleid moet beter gaan voldoen aan maatschappelijke wensen en sneller uitgevoerd worden. Het accent zal meer liggen op wat kan en minder op wat moet.
- Decentralisatie: nationale prioriteiten en decentralisatie bepalen de inhoud. De nationale ruimtelijke hoofdstructuur is daarbij een belangrijk kader.
- Deregulering: dit betekent minder rijkssturing. Provincies en gemeenten kunnen hun eigen verantwoordelijkheid verschillend gaan invullen.
- Uitvoeringsgerichtheid: het kabinet legt het accent op uitvoering met onder meer een periode die financieel gedekt is tot aan 2010.

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

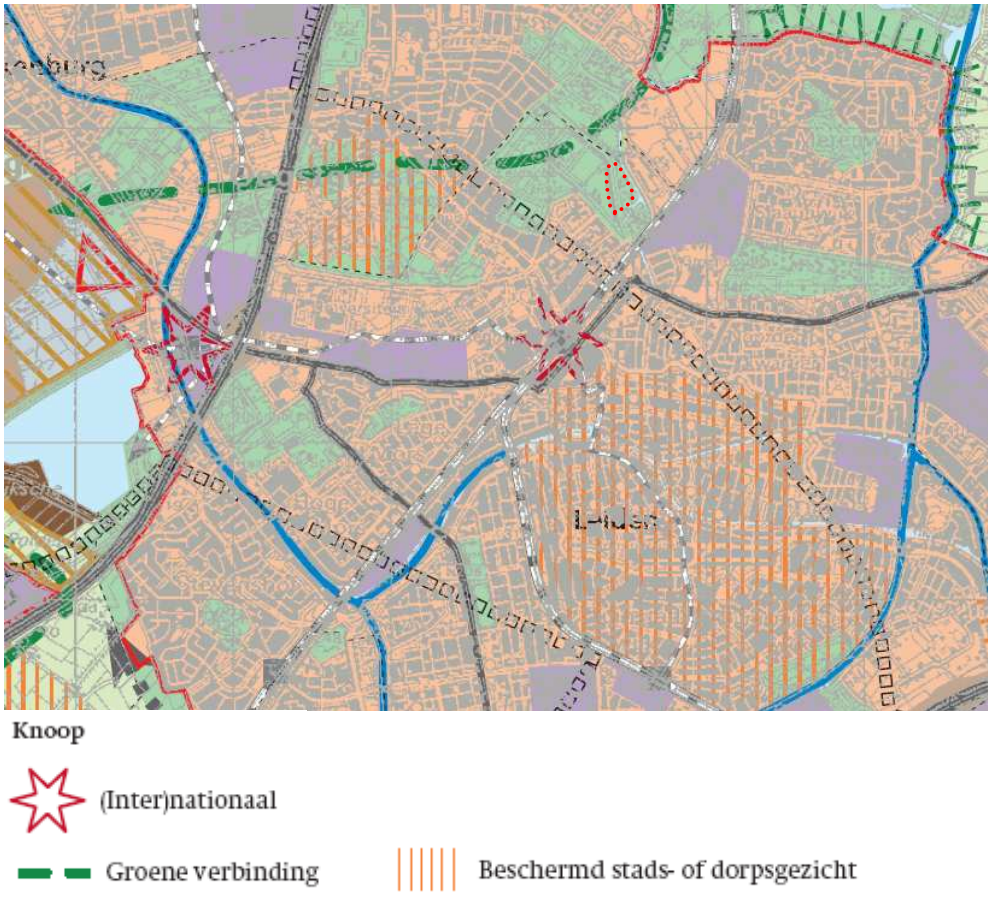
Stedelijke vernieuwing en Grotestedenbeleid
Eind jaren 90 is een nieuwe beleidsvorm ontwikkeld om problemen in met name de naoorlogse wijken van de grotere steden van Nederland aan te pakken. Het gaat hier om stedelijke vernieuwing als onderdeel van het Grotestedenbeleid (GSB). Stedelijke vernieuwing geldt in feite als opvolger van het 'klassieke' stadsvernieuwingsbeleid en is een integrale beleidsvorm welke gericht is op het wegwerken van fysieke achterstanden in stedelijke gebieden. Uiteindelijk gaat het om het scheppen van condities voor de kwaliteitsverbetering van het woon-, werk-, productie- en leefmilieu in en rond de steden. Dit moet bereikt worden door het treffen van maatregelen die met name gericht zijn op de aard en het beheer van de fysieke leefomgeving.

Voor 30 grote steden, waaronder Leiden, maakt stedelijke vernieuwing deel uit van het GSB. Het GSB richt zich naast de fysieke pijler ook op de sociale en economische pijler. Vanuit deze drie invalshoeken wordt gewerkt aan het verbeteren van de concurrentiepositie van de steden.

Provinciaal en regionaal
Streekplan Zuid-Holland West (2003)
Het streekplan Zuid-Holland West geeft een samenhangende visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland West voor de periode tot aan 2015. Het streekplan vormt het kader voor de toetsing van plannen van andere overheden; het vormt ook de basis voor een op ontwikkeling gericht beleid en een concreet uitvoeringsprogramma.

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

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



Uitsnede van de plankaart van het Streekplan Zuid-Holland-West met een aanduiding van het plangebied

Station Leiden Centraal is in dit kader aangewezen als een bovenregionale knoop met OV-gerelateerde functies waar de nadruk ligt op zakelijke en maatschappelijke diensten, kenniscentra, cultuur en toerisme.

Een goede onderlinge afstemming van knopen en infrastructuur, zoals rond Leiden Centraal, moet onder meer bijdragen aan:
- bevordering van de bereikbaarheid;
- optimalisering van het ruimtegebruik;
- functiemenging- en differentiatie;
- energiebesparing en goede omgevingskwaliteit.

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020 (vaststelling 2004)
De visie op het provinciaal ruimtelijk beleid is beschreven in de provinciale ruimtelijke structuurvisie. Deze structuurvisie heeft geen juridische status in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, maar zij is voor de provincie wel een zelfbindend en richtinggevend document, waarin de streekplangebieden in onderlinge samenhang worden bezien.

Uitsnede van de plankaart van de Provinciale structuurvisie Zuid-Holland 2020

De ruimtelijke strategie in de PRSV richt zich op 2020 met een doorkijk naar de nog langere termijn. Deze structuurvisie helpt bij het duidelijker positioneren van streekplangebied overschrijdende zaken als de Zuidvleugel en het Groene Hart.
Het doel van de structuurvisie is om tijdig en actief in te spelen op ruimtelijke processen. De provincie Zuid Holland wil een samenhangende en richtinggevende ruimtelijke strategie schetsen die inspeelt op rijksbeleid, zoals in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit, en die actuele provinciale en regionale plannen en visies integreert: de streekplannen, het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, het Beleidsplan Milieu en Water, de Provinciale Economische Visie, de Deelstroomgebiedsvisies, de Zuidvleugelvisie en de Kwaliteitszonering Groene Hart.

De ruimtelijke opgave richt zich op locaties voor de kennisintensieve en stuwende industrie (onder meer Leiden), herstructurering en intensivering van bestaande bedrijventerreinen en ontwikkelingskansen voor kleinschalige stadseconomie in het bestaand stedelijk gebied. Voor herstructurering en intensivering van bedrijventerreinen is schuifruimte nodig. Om die te krijgen zet de provincie in op een proces van doorstroming en ontmenging. Kleinschalige, intensieve bedrijvigheid kan ter plaatse intensiveren of doorstromen naar knooplocaties. Dit moet leiden tot intensiever en hoogwaardiger ruimtegebruik op binnenstedelijke bedrijventerreinen, kansen voor broedplaatsmilieus, creatieve diensten en een betere integratie met het overig stedelijk gebied.

Knopen Leggen
Het rapport 'Knopen Leggen' bevat de beleidsinzet van de sectoren Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Vervoer, Economie en Milieu. De betrokkenheid van deze vier beleidsvelden komt voort uit de overtuiging dat doelen van deze vier sectoren met één ruimtelijk concept ('knopen') worden gediend:

Ruimtelijke Ordening
— realisatie Zuidvleugel als goed functionerend stedelijk netwerk.
— bevorderen intensief ruimtegebruik, functiemenging en differentiatie.

Verkeer en Vervoer
— optimale benutting van de bestaande infrastructuur.
— stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer (mede door het verbeteren van de overstapfunctie van knopen).

Economie
— optimaal gebruik van unieke locaties.
— realisatie van een concurrerend vestigingsklimaat in de Zuidvleugel door middel van selectiviteit en segmentering.

Milieu
— energie- en ruimtebesparing.
— verbetering van omgevingskwaliteit op knopen.

Knopen zijn locaties in het stedelijk netwerk die bestaan uit een concentratie van vervoersstromen (uitgedrukt in vervoerswaarde) en stedelijke functies (uitgedrukt in de functiewaarde). Cruciaal voor een goed functionerende netwerkstad is de juiste match tussen infrastructuur en verstedelijking. Dat betekent dat voor de knopen een evenwicht tussen vervoerswaarde en functiewaarde gewenst is. In het rapport zijn knopen beschreven naar schaalniveau, gewenste vervoers- en functiewaarde, gewenste hoofdfuncties en thema.

Leiden Centraal is vanwege de intercitystatus geclassificeerd als een bovenregionale knoop, met een concentratie van publieke en economische functies. De corebusiness van de knoop wordt bepaald door een selectie van functies die een publiek en/of economisch karakter heeft en vooral bereikbaar moet zijn per openbaar vervoer. Daarbij moeten deze functies aansluiten bij het karakter van Leiden. De vestiging van functies met een bovenregionale reikwijdte uit de functiecategorieën kenniscentrum (gerelateerd aan de universiteit), maatschappelijke voorzieningen (gerelateerd aan het academisch ziekenhuis), cultuur en toerisme (vanwege de nabijheid van de binnenstad) en zakelijke diensten (vanwege de redelijke autobereikbaarheid en de aanwezige ontwikkelingsruimte) moet worden gestimuleerd. Vergelijkbare functies met een minder grote reikwijdte mogen zich op de knoop vestigen, waarbij in aanvulling op de genoemde categorieën ook een uitbreiding van het winkelprogramma mogelijk moet zijn. Leiden vervult immers ook een belangrijke centrumfunctie voor de Leidse regio.

Regels voor ruimte

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

De nota Regels voor Ruimte benadrukt en bewaakt de provinciale belangen beter en laat de gemeenten meer vrijheid, onder andere op het gebied van agrarische bebouwing, inrichtingseisen voor het stedelijke gebied, en voor toerisme en recreatie. Procedures worden korter door het overleg over ontwerpbestemmingsplannen in te perken en indieningvereisten voor ruimtelijke plannen te vereenvoudigen. Bij de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening blijft de nota Regels voor Ruimte van kracht. De provinciale nota Interimbeleid WRO geeft aan dat de inhoud van de nota Regels voor Ruimte gedurende de interimperiode gehandhaafd blijft.

Interimbeleid WRO

In de periode vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 tot de vaststelling van de Provinciale Structuurvisie eind 2009, zal het bestaande ruimtelijke beleid worden voortgezet. Uitgangspunt is het beleid zoals vastgelegd in de diverse streekplannen en het toetsingskader, de nota Regels voor Ruimte. Er wordt niet vooruitgelopen op de inhoudelijke keuzes die gemaakt zullen worden in het kader van de nieuwe Provinciale Structuurvisie. Verder hebben Gedeputeerde Staten ingestemd met de gedragslijn voor de inzet van Wro-instrumenten in de interimperiode. De gedragslijn gaat uit van overleg vooraf, ter voorkoming van juridische procedures achteraf. Inpassingsplannen worden alleen opgesteld indien dit een duidelijke provinciale meerwaarde oplevert of waar de provincie een opdracht heeft. Voor het overige wordt het opstellen van bestemmingsplannen in eerste instantie overgelaten aan de gemeenten. De bestemmingsplannen worden gemonitord op provinciaal belang. Inpassingsplannen kunnen eveneens worden opgesteld wanneer gemeenten weigeren een bestemmingsplan op te stellen.

Voor de interimperiode worden geen verordeningen opgesteld, tenzij uit de monitoring blijkt dat het provinciaal belang structureel wordt geschaad.

Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2009

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. Op basis hiervan worden voortaan alle ruimtelijke ontwikkelingen in Holland Rijnland tot 2020 getoetst.

Deze 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 Twee speerpunten voor economische ontwikkeling: Kennis en Greenport.

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 de Greenport, Bio Sciences en ruimtevaarttechnologie.

Gemeentelijk

Structuurplan Leiden, Boomgaard van kennis (1995)

Het Structuurplan van Leiden 'Boomgaard van kennis' is vastgesteld in 1995, en beschrijft in hoofdlijnen de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Leiden. Het is bedoeld als een sturingskader voor op te stellen bestemmingsplannen. De drie pijlers zijn de versterking van de kennisintensieve werkgelegenheid, het gebruik van de monumentale binnenstad, en het bieden van gevarieerde woonmilieus. Ook hier is geconstateerd dat in het stedelijk gebied van Leiden nagenoeg geen ruimte meer is voor geschikte bouwlocaties.

Bij het (voornamelijk) binnenstedelijk realiseren van (woning)bouwopgaven wordt dus gestreefd naar doelmatig ruimtegebruik en een verbetering van de stedenbouwkundige vervlechting en ruimtelijke kwaliteit.

In het structuurplan wordt in het bijzonder aandacht geschonken aan de functie van het Stationsplein en de Schipholweg als onderdeel van de stedelijke boulevard Plesmanlaan, Stationsplein, Schipholweg, Willem de Zwijgerlaan. Een hoge ruimtelijke kwaliteit, die tegenwicht biedt aan de drukke verkeersfunctie, met de voorkant van de gebouwen gericht op de weg is daarbij vereist ten behoeve van de verbetering van het stedelijk verblijfsklimaat en vermindering van de barrièrewerking. Werkgelegenheidsfuncties maar ook woonfuncties als de geluidssituatie dat toelaat, zijn daarlangs in de eerste plaats gewenst.

In het structuurplan wordt een verbetering van de openbare ruimte voorgestaan, waarbij de centrale as Stationsplein, Stationsweg, Steenstraat, Beestenmarkt, Breestraat/-Haarlemmerstraat voorrang moet hebben. Voorts wordt de versterking van de groene singelrand rondom de aan de overzijde gelegen binnenstad voorgestaan.

Bij de inbreidingslocaties heeft het de voorkeur de stedenbouwkundige kwaliteit te versterken, bijvoorbeeld door duurdere woningen toe te voegen in wijken met relatief veel sociale huurwoningen. Dit komt het woonmilieu ten goede en draagt bij aan meer varieteit in woningtypes. Aandachtspunten zijn verder de dalende woningbezetting, de toenemende vergrijzing en het op peil houden van wooneenheden voor studenten. Door een toename aan leefstijlen en verscheidenheid in de samenleving dient Leiden te voorzien in voldoende gevarieerde woonmilieus.

Leiden, Stad van ontdekkingen: profiel 2030 (2005)
In 2004 is een gemeentelijke ontwikkelingsvisie verschenen waarin een toekomstbeeld wordt geschetst van de stad Leiden. De kwaliteiten van de stad worden benoemd, evenals de kansen en de bedreigingen. De historie, de ligging en de levendigheid zijn duidelijke kwaliteiten. Daarnaast valt op dat de Leidse bevolking jong is en een goed opleidingsniveau heeft. Anderzijds is de stad nagenoeg volgebouwd; is er spanning op de woningmarkt en de ruimte voor wonen, werken en recreatie is beperkt. In navolging van deze nota wordt het structuurplan Boomgaard van Kennis geactualiseerd.

2.2 Waterhuishouding

Europees en nationaal
4e Nota waterhuishouding (1998)
De landelijke hoofdlijnen van beleid op het gebied van de waterhuishouding zijn hierin aangegeven, waarbij integraal waterbeheer en de watersysteembenadering belangrijke uitgangspunten vormen. Er wordt gestreefd naar een veilig en bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. Relevant in dit kader is het streven naar duurzaam stedelijk waterbeheer, vergroting van de waterberging van watersystemen en een goede afstemming van het water- en het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Nota anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw (2000)
Deze nota is uitgegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en verwoord het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw. De nota heeft als doelstelling een ander waterbeleid te realiseren, aangezien het huidige watersysteem voor de toekomst niet op orde is. Aanleiding voor dit rapport is de situatie in de jaren 90 toen verschillende delen van Nederland regelmatig te maken hadden met wateroverlast. Dit deed maatschappelijk en politiek de vraag rijzen of Nederland wel zijn waterhuishouding op orde had voor de 21e eeuw.

Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag.

Compensatie en waterberging zijn enkele onderdelen van dit beleid waar bij de ontwikkeling van de speerpunten en andere ontwikkelingen in het plangebied rekening mee is gehouden.

Provinciaal en regionaal

Beleidsplan milieu en water 2000-2004

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

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

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

Voor dit plan is met name het thema 'vitaal stedelijk gebied' van belang. De provincie Zuid-Holland wil een compact en vitaal stedelijk gebied met een sterk sociaal-economisch draagvlak realiseren. De provincie streeft naar het terugdringen van de luchtverontreiniging, het faciliteren van duurzame mobiliteit, het openhouden van de groene ruimte rond de steden, het vergroten van het waterbergend vermogen en duurzaam bouwen. De provincie streeft voorts naar een verdere ontkoppeling tussen economische groei en milieudruk.

Bestemmingsplannen Blauw gekleurd

De provincie heeft zich er voor uitgesproken om water een volwaardige plaats te geven en stelt het verplicht om in bestemmingsplannen een waterparagraaf op te nemen. Daarnaast is het van groot belang dat vanaf het begin van het planproces overleg wordt gevoerd tussen gemeente en waterbeheerder(s), om op goede wijze rekening te houden met uitgangspunten van duurzaam waterbeheer. Met 'Bestemmingsplannen blauw gekleurd' geeft de provincie richtlijnen voor de invulling van de waterparagraaf. In de waterparagraaf kan worden ingegaan op de resultaten van het overleg tussen gemeente en waterbeheerder.

Hoogheemraadschap van Rijnland – De waterparagraaf in bestemmingsplannen

Per 1 september 2000 is artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd.

De wijziging beoogt de relatie tussen planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de waterhuishouding van beide kanten te versterken. Het is in dat kader van groot belang dat het waterbeleid zichtbaar wordt op de bestemmingsplankaarten en in de tekst van bestemmingsplannen.

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

Het beleid bevat aanbevelingen/richtlijnen voor de taakverdeling tussen de gemeenten en waterbeheerders, de karakterisering van watersystemen, het water in relatie tot functies en (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen en samenwerking tussen de gemeenten en waterbeheerders.
Ten slotte bevat het beleidsstuk algemene principes omtrent het omgaan met water – zoals het tegengaan van versnippering in het watersysteem en het realiseren van een biologisch gezond watersysteem – en beleidsuitspraken omtrent verschillende onderwerpen die met water te maken hebben: eisen waterberging, afvoercapaciteit, beperking dempen, vaststellen peil en dergelijke Daarnaast aanbevelingen voor de planologische doorwerking. Met dit beleid houdt de gemeente rekening.

Hoogheemraadschap van Rijnland – Waterneutraal bouwen
Begin 2003 is het rapport Waterneutraal bouwen verschenen. Centraal in het rapport staat het vasthouden, bergen of afvoeren bij een transformatie van onverhard naar verhard gebied in boezemland. Aanleiding van dit rapport (en vele andere waternota's) is de situatie in de jaren 90 wanneer verschillende delen van Nederland regelmatig overlast van water hebben. Dit deed maatschappelijk en politiek de vraag rijzen of Nederland wel zijn waterhuishouding op orde had voor de 21e eeuw.

Doel van het rapport Waterneutraal bouwen is het geven van een onderbouwing van het benodigd percentage open water dat noodzakelijk is om de negatieve gevolgen voor de waterhuishouding bij transformatie van onverhard naar verhard gebied in het boezemland teniet te kunnen doen. Onder meer de opgenomen 15% regel is hieruit afkomstig.

Deze regel houdt in dat extra waterbezwaar als gevolg van toenemende verstedelijking kan worden opgevangen, als in het plangebied een oppervlak gelijk aan 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak gereserveerd wordt voor extra open water. Dit open wateroppervlak komt bovenop het al bestaande oppervlak aan open water.

Hoogheemraadschap Rijnland van Rijnland – Waterbeheerplan (2006)
In dit plan geeft Rijnland aan wat zijn ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De ambities en maatregelen richten zich op het waarborgen van de veiligheid, het verder verbeteren van het beheer en de inrichting van het waterhuishoudkundig systeem en het verbeteren van de waterkwaliteit.

De verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. De maatregelen in het waterbeheerplan bereiden het beheergebied de komende jaren voor op deze ontwikkelingen. Rijnland is op meerdere manier bezig om bovenstaande ambities te verwezenlijken. Enerzijds wordt bekeken of het huidige watersysteem aan de eisen voldoet en rekening houdend met klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling ook blijft voldoen. Zo nodig worden maatregelen uitgevoerd als dat het niet het geval is (op orde krijgen). Anderszijds wordt er voor gezorgd dat bij veranderingen in het watersysteem als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen het watersysteem blijft voldoen (op orde houden).

Hoogheemraadschap Rijnland van Rijnland - Beleids- en algemene regels 2009
De beleidsregels en algemene regels 2009 maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en -kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebods- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen (dijken en kaden), watergangen (kanalen, rivieren, sloten en beken) en andere waterstaatswerken (bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen. Er kan een ontheffing van de in de Keur vastgelegde gebods- en verbodsbepalingen worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt wordt geregeld in een Keurvergunning. In de beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

Gemeentelijk
Binnen de gemeente Leiden vigeren een aantal water(huishoudkundige) nota's. Het betreft het Waterplan Leiden (2007), gemeentelijk rioleringsplan, Baggerbeheersplan Leiden, en de gemeentelijke Grondwaternota en Aansluitverordening riolering Leiden.

Om problemen met wateroverlast te voorkomen, om een goede waterkwaliteit te waarborgen én om de beleving van water voor burgers te vergroten, is de Watertoets in het leven geroepen. De Watertoets is een sinds 2003 verplichte procedure die er voor zorgt dat water en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk moment bij de planvorming worden betrokken.

De Watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De waterparagraaf is een vereiste die volgt uit de Watertoets. De Handleiding 'Watertoets Leiden. Praktisch omgaan met Watertoets en waterbeleid bij ruimtelijke plannen' geeft alle betrokkenen meer duidelijkheid hoe praktisch om te gaan is met de Watertoets en de watereisen, wensen en kansen. Het is opgesteld in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Gebruik van deze Handleiding en met name het Stappenplan inclusief de invullijst versnelt het planproces. Door vroegtijdig de watereisen in kaart te brengen en hiermee rekening te houden wordt de goedkeuring van het plan en het verkrijgen van de ontheffing van de keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland vergemakkelijkt.

Waterplan Leiden (2007)

Met het Waterplan Leiden hebben de gemeente Leiden en het Hoogheemraadschap van Rijnland afgesproken om gezamenlijk knelpunten in het watersysteem efficiënter op te lossen, kansen te benutten en andere te inspireren om 'Leiden Waterstad' nog beter op de kaart te zetten. In het Waterplan Leiden wordt aan de hand van de volgende vier thema's een visie op het water gegeven: Ruimte voor water, Water als trekpleister, Schoon en gezond water, Water in de wijk. Deze visie is vertaald in een uitvoeringsprogramma 2008-2010 met gezamenlijke maatregelen.

Gemeentelijk rioleringsplan 2004-2008

Het gemeentelijke rioleringsplan (GRP) is een beleidsmatig en strategisch plan voor de aanleg en beheer van de gemeentelijke riolering. De technische uitwerking vindt plaats in operationele plannen. Elke 5 jaar wordt door de gemeente een nieuw GRP gemaakt. Het GRP wordt vastgesteld door de raad. In het GRP tot aan 2003 ligt het accent onder meer op milieuhygiënische verbeteringen (terugdringen overstort) en aanleg van een verbeterd gescheiden rioolstelsel.

Baggerbeheersplan Leiden 2000-2004

Binnen de gemeente Leiden is sprake van een achterstand in de uitvoering van onderhoudsbaggerwerk. Het gaat hierbij om watergangen die in onderhoud zijn bij de gemeente Leiden. Het baggerbeheersplan 2000-2004 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het plan geeft in concreto de planning aan van de watergangen die in de jaren 2000-2004 gebaggerd gaan worden. Bij de prioritering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met financiële beleidsmatige en milieuhygiënische aspecten.

Gemeentelijke grondwaternota

De zorg voor de kwaliteit en hoeveelheden grondwater is opgedragen aan de provincie. Wettelijk is echter niet geregeld wie welke taak heeft in het stedelijk grondwaterbeheer. In de grondwaternota wordt, vooruitlopend op een wettelijke regeling voor het grondwater, aangegeven hoe in Leiden met de problematiek (grondwateroverlast) wordt omgegaan. De nota heeft tot doel om na te gaan of grondwateroverlast een probleem vormt of kan gaan vormen en zo nodig maatregelen te treffen opdat oplossingen worden geboden en problemen in de toekomst voorkomen kunnen worden.

Aansluitverordening riolering Leiden

Particuliere huishoudens en bedrijven zijn verplicht om aangesloten te zijn op het openbaar riool. De aansluiting of de wijziging van de bestaande aansluiting dient door de rechthebbende bij de gemeente te worden aangevraagd.

In de Aansluitverordening zijn de regels en voorwaarden genoemd om tot de aansluiting van percelen op het gemeentelijk rioolstelsel te komen, teneinde de verplichtingen van gemeente en huiseigenaren eenduidig te regelen. De verordening is door de raad vastgesteld.

2.3 Cultuurhistorie en archeologie

Europees en nationaal

Europees beleid, Verdrag van Malta

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

Nota Belvedère

Vanuit een ontwikkelingsgerichte visie op de omgang met cultuurhistorie worden in deze nota beleidsmaatregelen voorgesteld die tot een kwaliteitsimpuls bij de toekomstige inrichting van Nederland zouden moeten leiden. Doelstelling van de nota is om de alom aanwezige cultuurhistorische waarden sterker richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van Nederland om daarmee het aanzien van Nederland aan kwaliteit te laten winnen en tegelijkertijd de onderlinge samenhang van cultuurhistorische waarden op het terrein van de archeologie, gebouwde monumenten en historische cultuurlandschap te versterken.

Monumentenwet 1988

Een deel van het culturele erfgoed wordt beschermd via de Monumentenwet (1988). Deze wet geeft het Rijk de mogelijkheid om objecten met een leeftijd hoger dan 50 jaar aan te wijzen als rijksmonument. Rijksmonumenten worden wettelijk beschermd via het vergunningenstelsel en bij restauratie zijn financiële middelen beschikbaar. De ‘Monumentenwet’ geeft daarnaast de mogelijkheid tot aanwijzing van beschermde stads- en dorpsgezichten. Onder stads- en dorpsgezicht worden groepen van onroerende zaken bedoeld die een bijzondere eigenschap hebben en in welke zich een of meer monumenten bevinden. De aanwijzing zorgt voor extra bescherming via aangepaste bestemmingsplannen en het daarbij horende vergunningenstelsel. De leeftijdsgrens van 50 jaar schuift steeds op, er komen daarom steeds meer gebouwen bij die rijksmonument kunnen worden.

De Monumentenwet richt zich voornamelijk op bescherming. Wanneer het gewenst is dat monumenten gebruikt worden voor het stimuleren van ontwikkelingen, zullen andere instrumenten een rol moeten spelen.

De Monumentenwet geeft aan gemeenten de vrijheid om zelf monumenten aan te wijzen en een monumentenlijst op te stellen. Een gemeentelijk monument mag jonger zijn dat 50 jaar, maar kan geen gebruik maken van de middelen die het Rijk ter beschikking stelt.

Wet op de Archeologische Monumentenzorg

In 1992 werd in Valetta door de Ministers van Cultuur van de bij de Raad van Europa aangesloten landen het 'Europees Verdrag inzake de bescherming van het Archeologisch Erfgoed', beter bekend onder de naam 'Verdrag van Malta', ondertekend.
De wet tot goedkeuring van het verdrag is aangenomen door het Nederlands parlement en op 9 april 1998 in het Staatsblad gepubliceerd. Na enkele malen uitstel is het wetsvoorstel in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is op 1 september 2007 in werking getreden. De nieuwe wet heeft zijn beslag gekregen via een wijziging van de Monumentenwet 1988, aanpassingen in de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en enkele andere wetten.

Met de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg is het accent komen te liggen op het streven naar het behoud en beheer van archeologische waarden in de bodem (in situ) en het beperken van (de noodzaak van) archeologische opgravingen. Uitgangspunt van het nieuwe beleid is tevens het principe 'de verstoorder betaalt'. Bij het voorbereiden van werkzaamheden die het bodemarchief kunnen verstoren (zoals de aanleg van een weg, een nieuwe woonwijk, een bedrijventerrein), dient onderzocht te worden of daardoor archeologische resten verstoord kunnen worden (dat kan bijvoorbeeld door booronderzoek of sleuvenonderzoek - beide na een gedegen bureauonderzoek). Als uit het onderzoek blijkt dat er archeologische waarden aanwezig zijn en deze niet ter plaatse behouden kunnen blijven, dan dient de initiatiefnemer van het werk de kosten die gepaard gaan met het opgraven en conserveren van de plaats te dragen.

Met de introductie van de nieuwe wet zijn de kerntaken en bestuurlijke verantwoordelijkheden van gemeenten veranderd. Eén van de belangrijkste consequenties is, dat gemeenten een centrale rol is toegekend in de bescherming van archeologisch erfgoed. In de wet is bepaald, dat gemeenten door inzet van een planologisch instrumentarium het archeologisch belang dienen te waarborgen. Bescherming van het archeologisch erfgoed kan onder meer vorm krijgen door in bestemmingsplannen regels ter bescherming van bekende en te verwachten archeologische waarden op te nemen.

Gemeentelijk

Monumentenverordening

De Monumentenverordening 2009 van de gemeente Leiden regelt zaken met betrekking tot gemeentelijke monumenten. Wijzigingen aan monumenten zijn altijd vergunningplichtig. Dit betreft zowel het inwendige van het monument als de buitenkant. Vaak is ook voor het bijbouwen van een bijgebouw op het perceel een vergunning nodig. Als de vergunning op grond van de monumentenverordening noodzakelijk is, moet ook altijd een bouwvergunning worden aangevraagd. Bij monumenten geldt de regel voor vergunningvrij bouwen niet.

Nota Cultureel Erfgoed Leiden

De nota Cultureel Erfgoed Leiden (2005 – 2015) betreft het beleid ten aanzien van monumenten, bouwhistorie, beschermd stadsgezicht en archeologie.

Hieraan liggen tevens wettelijke verplichtingen ten grondslag zoals de Monumentenwet, inclusief de Wet op de archeologische monumentenzorg. De nota geeft onder meer aan dat een cultuurhistorische paragraaf onderdeel dient uit te maken van een bestemmingsplan.

2.4 Milieu

Europees en nationaal

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001)

Voor een groot aantal knelpunten kan nog niet aan de minimale milieukwaliteitcondities worden voldaan. Daarom krijgt het stedelijk gebied in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP 4) extra aandacht. Het gaat om gezondheidsverlies door luchtvervuiling (NO2 en fijn stof), geluidhinder of te grote risico's op calamiteiten. Volgens het NMP 4 staat de kwaliteit van de leefomgeving onder druk door een opeenstapeling van milieuproblemen, die onder andere veroorzaakt worden door de intensiteit van het verkeer, de ouderdom van de bebouwing, de bedrijvigheid en de beperkte aanwezigheid van groen. Om de milieukwaliteit van de stad te vergroten moeten lawaai, lucht, bodem- en (grond)waterverontreiniging worden aangepakt.

Provinciaal en regionaal

Regionaal Milieubeleidsplan (2003-2010)

De landelijke doelstelling uit het NMP 4 is ook de doelstelling voor de bij de Milieudienst aangesloten gemeenten. De doelstelling is: 'een gezond en veilig leven, in een aantrekkelijke leefomgeving, te midden van een vitale natuur, zonder de mondiale diversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten, hier en nu en elders en later'.

Enkele relevante beleidsuitgangspunten uit het concept Milieubeleidsplan zijn:

- Water, natuur, groen, energie en openbaar vervoer zijn sturende elementen bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen. De landschappelijke onderlegger, inclusief bodemtypologie, het watersysteem, en natuur- en landschappelijke waarden vormen het hoofduitgangspunt voor de inrichting van de ruimte. Zo wordt er niet gebouwd in waardevolle gebieden zoals de ecologische structuur en juist wel op locaties waar veel mensen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.
- Herstructureren van woon- en werkgebieden heeft voorrang op uitbreiden.
- Waar mogelijk worden intensief- en meervoudig ruimtegebruik sterk bevorderd. In stedelijke gebieden wordt gedacht aan gestapelde bouw, in randmilieus kan worden gedacht aan 'compacte buurten in het groen'.
- Bestaande bedrijventerreinen worden zo duurzaam mogelijk (her)ingericht. Tenminste is er sprake van parkmanagement, aandacht voor energie, water en inpassing natuur- en cultuurwaarden.

Geluidskaart Milieudienst West-Holland

In het kader van de EU-richtlijn Omgevingslawaai heeft Leiden een geluidskaart en actieplan gemaakt om de geluidssituatie in beeld te brengen.

De richtlijn richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig gewenst verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal gedefinieerde brontypen, te weten schadelijke en hinderlijke effecten door weg- en railverkeer en luchtvaart van een zekere omvang, alsmede specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

Uit de geluidskaarten blijkt dat er in Leiden een relatief beperkt deel van de bevolking blootgesteld is aan ernstige geluidhinder. Het binnenstedelijk wegverkeer vormt verreweg de belangrijkste bron en leidt bij circa 3.300 woningen tot geluidsbelastingen met een gezondheidsrisico.

In het actieplan worden de acties beschreven die de gemeente wil uitvoeren in de planperiode 2008 – 2013, om deze situatie te verbeteren. Leiden wil de geluidbelasting terugbrengen door in de eerste plaats maatregelen aan de bron te nemen. Dat zijn maatregelen die leiden tot minder verkeer én tot verkeer dat minder geluid produceert. Zulke maatregelen worden ook in het kader van de luchtkwaliteit al overwogen.
Voor geluid denkt de gemeente aan toepassing van stille wegdekken op knelpuntsituaties. Als zo'n stil wegdek wordt aangelegd op het moment dat een wegdek tóch al aan vervanging toe is, zijn de kosten beperkt.

Spoorweglawaai leidt in Leiden ook tot ernstige geluidhinder, maar de prioriteit daarvan is duidelijk ondergeschikt aan die van wegverkeer.

Het geluid van bedrijven vormt in Leiden geen knelpunt.

Vliegtuiglawaai wordt in Leiden wel als bron van geluidhinder ervaren, veroorzaakt door vliegverkeer van en naar de luchthaven Schiphol.

De maatregelen om deze hinder te reduceren vallen buiten de competentie van de gemeente. Daarom komen deze maatregelen in het actieplan niet aan de orde.

Gemeentelijk

Besluit bodemkwaliteit (2008)

Medio 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht geworden. Dit vervangt het Bouwstoffenbesluit en de Vrijstellingsregeling grondverzet. Het besluit biedt de mogelijkheid om ten aanzien van bodembeheer te kiezen voor een landelijk geldend 'generiek beleid', dan wel zelf 'gebiedsspecifiek' beleid op te stellen. Hangende deze keuze geldt in het gebied van de Milieudienst West-Holland het 'overgangsbeleid' uit het Besluit bodemkwaliteit. Dat betekent dat voorlopig het nu geldende bodembeheerbeleid nog van kracht is.

Voorlopig geldt derhalve nog dat grondverzet is toegestaan:
- Als de nu nog geldende bodemkwaliteitskaarten dat toestaan.
- Op basis van het 'één op één beleid' beleid uit de regionale nota Bodembeheerbeleid. Dat behelst dat grondverzet altijd is toegestaan als de toe te passen grond beter van kwaliteit is als de ontvangende bodem en de toe te passen kwaliteit voldoet aan de bodemgebruikswaarde die hoort bij de functie (bestemming) van de locatie.

Zodra de definitieve keuze is gemaakt ten aanzien van het nieuwe beleid en dit bestuurlijk is vastgesteld vervalt het overgangsbeleid.

Luchtkwaliteitsplan 2005-2010

De rapportage luchtkwaliteit van 2006 heeft laten zien dat in Leiden sprake is van een plandrempeloverschrijding van één van de stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit, de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie.

In het 'Luchtkwaliteitsplan Leiden 2005-2010', vastgesteld op 31 januari 2006, wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die in de gemeente Leiden al uitgevoerd zijn, en nog moeten worden uitgevoerd om in 2010 wél aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit te voldoen. Een berekening van het effect van deze maatregelen toont aan dat mits het beleid ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd, de luchtkwaliteit zodanig zal verbeteren dat in 2010 waarschijnlijk aan de grenswaarde zal worden voldaan. In het Luchtkwaliteitsplan Leiden 2005-2010 wordt op basis van berekeningen geconcludeerd dat als gevolg van reeds of bijna vastgesteld beleid, de luchtkwaliteit in de gemeente zal verbeteren. Met uitzondering van de Plesmanlaan zullen alle in het beleid onderzochte gevoelige locaties in 2010 voldoen aan stikstofdioxidenorm. Op de Plesmanlaan zullen aanvullende maatregelen genomen moeten worden indien de aanleg van de eventuele Rijnlandroute niet voldoende verbetering bewerkstelligt.

Op de Hooigracht, Kooilaan, Langegracht, Morsweg en Willem de Zwijgerlaan zal in 2010 nog sprake zijn van een overschrijding van de daggemiddelde norm voor fijnstof. Het Luchtkwaliteitplan Leiden benoemt een aantal mogelijke maatregelen om ook met betrekking tot fijnstof in 2010 te kunnen voldoen aan de gestelde norm.

Het gaat bijvoorbeeld om het instellen van een milieuzone, groene golf, een schoner en zuiniger gemeentelijke wagenpark en diverse bewustwordingscampagnes. De komende periode zal worden benut voor uitvoering van de maatregelen.
Het Luchtkwaliteitsplan Leiden 2005-2010 geeft aan dat ook aandacht moet worden besteed aan het voorkomen van nieuwe knelpunten. Voor bestemmingsplannen die ontwikkelingen mogelijk maken geldt dat per plan een luchtkwaliteitsonderzoek moet plaatsvinden. In het geval van overschrijdingen kunnen oplossingen gevonden worden in de maatregelen uit het Luchtkwaliteitsplan. Daarnaast wordt ernaar gestreefd om op locaties waar veel mensen wonen of zich voornamelijk gevoelige groepen (ouderen, zieken, kinderen) bevinden, of bij sportterrein waar mensen zich intensief fysiek inspannen, uit te gaan van luchtkwaliteitwaarden die aanmerkelijk lager liggen dan de wettelijke grenswaarden.

Geluidsnota Leiden (2004)

Met de vaststelling van de geluidsnota in 2004 heeft het gemeentebestuur van Leiden het beleid ten aanzien van geluidhinder vastgesteld. Geluid wordt sinds die vaststelling als speerpunt voor het milieubeleidsplan beschouwd, integraal aangepakt en het beleid wordt gebiedsgericht ingevuld. Uitgangspunt van die geluidsnota uit 2004 is, dat er voor ieder gebiedstype een passend geluidsniveau is vastgesteld. In het drukke, levendige centrum is dit vanzelfsprekend een ander geluidsniveau dan in een rustige woonwijk. Per gebiedstype is er in de geluidsnota een bovengrens vastgesteld, die de gemeente niet wil overschrijden. Daarmee legt de geluidsnota vooral vast, hoe de gemeente in toekomstige situaties met geluid wil omgaan en biedt de geluidsnota een beoordelingskader voor de bestaande situaties in de stad.

2.5 Ecologie

Europees en nationaal

Flora- en faunawet

Werkzaamheden die worden uitgevoerd om ontwikkelingen mogelijk te maken, kunnen mogelijk aanwezige natuurwaarden verstoren of aantasten. Om deze reden dient –in het kader van de Flora- en faunawet– een ecologische toets uit te worden gevoerd om het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de aanwezige natuurwaarden inzichtelijk te kunnen maken. In het kort komen verplichtingen in het kader van de Flora- en faunawet op het volgende neer:

- onderzoeken of er beschermde planten of dieren voorkomen in het te ontwikkelen gebied;
- voorkómen van verstoring van deze beschermde planten en dieren;
- eventueel vóóraf bieden van een alternatief voor de gevonden soorten (bijvoorbeeld in de vorm van vervangende verblijfplaatsen);
- eventueel aanvragen van een ontheffing met een gedegen ecologische onderlegger en/of compensatieplan.

De flora- en faunawetgeving is sinds februari 2005 gewijzigd. Hierbij is het beschermingsregime voor algemeen voorkomende soorten verlicht en kan het aanvragen van ontheffingen voor een aantal beschermde soorten worden voorkomend als gewerkt wordt volgens een gedragscode.

De gemeentelijke Gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen in Leiden en het daarbij horende ecologische toetsingskader geeft inzicht in de diverse verplichtingen die dit met zich meebrengt en kan op elk stedelijk project worden toegepast.

Provinciaal en regionaal

Landschapsbeleidsplan Leidse regio en Warmond 2002

Het regionale landschapsbeleidsplan heeft meerdere doelstellingen. Aangegeven moet worden hoe de agrarische, ecologische, recreatieve, cultuurhistorische en visueel – ruimtelijke kwaliteiten van het landschap behouden, versterkt of ontwikkeld kunnen worden op een zodanige manier, dat een meerwaarde ontstaat op regionaal niveau.

Daarnaast moet er een landschappelijk raamwerk worden ontworpen, waarin functies als landbouw, natuur, waterbeheer, recreatie en mogelijkheden voor verstedelijking duidelijk zijn gepositioneerd. Ook een optimale wisselwerking tussen stedelijke en landelijke gebieden moet worden aangegeven. De relatie stad-land, de voedingsaders voor natuur in de stad, moet worden geoptimaliseerd en worden beschermd.

Gemeentelijk

Het groene beleid van de gemeente Leiden is onder andere vastgelegd in de Bomennota (1993) en de Kaderstelling Bomenbeleid 2004 – 2014 (actualisatie Bomennota), het Speelruimtebeleidsplan (1995; evaluatie 2000) en het Ecologisch Beleidsplan Leiden (EBL 1998; uitvoeringsprogramma 2002 en 2006). Leiden hanteert een groennorm van 75 m² per woning en een boomnorm van 0,9 boom per woning bij ontwikkelingen. Het volgen van de Gedragscode voor Ruimtelijke ontwikkelingen in Leiden minimaliseert de kans op conflicten met de Flora- en faunawet. In 2008 is het uitvoeringsplan GroenActiePlan (GAP) vastgesteld.

Notitie Speelruimte voor de Jeugd in Leiden (2006) en Speelruimtebeleidsplan (1995; evaluatie 2000)

Eén van de doelstellingen van het Speelruimtebeleidsplan is een kwalitatieve en kwantitatieve verdeling van speelvoorzieningen over de stad en het creëren van ruimte voor jongeren (12-18 jaar), meer avontuurlijke speelplekken en de scheiding tussen openbare speelplekken en speeltuinen proberen op te heffen.

Gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen in Leiden (2005)

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

Kaderstelling Bomenbeleid (2004 – 2014; actualisatie Bomennota 1993)

De Bomennota heeft vier hoofddoelstellingen voor het ruimtelijk, beheersmatig en juridisch beleid: het aanvullen van structuurvormende bomenrijen, het beschermen van bomen (Bomenverordening), het verbeteren van groeiplaatsomstandigheden van bomen, het versterken van stad-land relatie door sortimentskeuze van bomen.

Ecologisch Beleidsplan Leiden (1998)

Het uitgangspunt van het Ecologisch Beleidsplan Leiden (EBL) is om de natuur mee te laten tellen als bewoner van de stad. Hierbij moeten de kansen om de natuur de stad in te halen optimaal worden benut en bedreigingen voor die natuur zoveel mogelijk worden beperkt, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de stad en haar stedelijk groen.

Algemene doelstellingen die voortvloeien uit genoemde beleidskaders:
- Stadsnatuur laten meetellen als volwaardige bewoner van de stad.
- Het vastleggen van de Leidse Ecologische Groen Structuur (LES) en het maken van de noodzakelijke verbindingen binnen die structuur.
- Het regionaliseren van het Leidse stadsnatuurbeleid.
- Het voortzetten van programma's voor natuurlijk beheer en communicatie over stadsnatuur.
- Het uitvoeren van het Stadsnatuurmeetnet Leiden.
- Voldoen aan Europese en Nederlandse regelgeving op het gebied van natuurbescherming en soortenbescherming (zoals de Flora- en faunawet).
- Een boomnorm van 0,9 boom per woning en een groennorm van 75 m^2 per woning. Daarbij rekening houdend met behoeften die in de wijk spelen.
- Het behoud van waardevolle en monumentale bomen, het benutten van potenties om bomen te planten bij nieuwbouw- of renovatieplannen en het creëren van goede groeiomstandigheden.
- Het juridisch beschermen van bomen en het completeren van structuurvormende bomenrijen in de stad.
- Het nastreven van een goede coördinatie tussen wettelijke regelingen en vergunningen (bijvoorbeeld vogelbroedseizoen, kapvergunningen, ecologisch toetsingskader).
- Het versterken van de natuurlijke relatie tussen stad en land.
- Een gelijkmatige verdeling van speelvoorzieningen over de hele stad, ruimte creëren voor jongeren tussen 12 en 18 jaar en het realiseren van meer avontuurlijke (groene) speelplekken. Daarbij rekening houdend met demografische ontwikkelingen en leeftijdsopbouw van de wijk.
- Voldoen aan de Europese veiligheidseisen voor speelplekken en –toestellen.
- Duurzaamheid in het handelen is troef, 'schoon (oppervlakte)water' maakt hier zeker deel van uit. Andere punten in dit kader zijn: het afkoppelen van schoon water, zelfreinigende watersystemen, het hebben van een goede waterbalans, het toepassen van verbeterd gescheiden rioolstelsels, het vasthouden van water, streven naar goede waterkwaliteit, etc.
- Meervoudig duurzaam grondgebruik.

2.6 Wonen

Provinciaal en regionaal

Beleidsvisie Wonen Leidse Regio 2002

De Beleidsvisie Wonen Leidse regio (2002) geeft een beeld van de trends en een kwantitatieve analyse van de Leidse woningmarkt. Enkele genoemde trends zijn: regionalisering van de woningmarkt, stijgende ruimtebehoefte, verschuiving van een aanbod- naar een vraagmarkt, vergrijzing, gewenste aandacht voor duurzaamheid en een grotere keuzevrijheid van woonconsumenten.

De kwantitatieve analyse leert dat er ultimo 2001 bijna 88.700 woningen waren in de Leidse regio, waarvan bijna 58% (51.280) in Leiden (bron: WBO 2002).

In de beleidsvisie is geraamd dat de voorraad in de regio in de periode 2000 2010 met 12.000 woningen zou moeten groeien om in de behoefte te voorzien. In de periode 2000-2003 zijn circa 2.200 woningen gerealiseerd. De actualisering Vinexbouwscenario van 2004 laat zien dat in dit jaar ruim 1.100 woningen zijn geprogrammeerd (inclusief Voorhout), waarvan 89 in Leiden. In de periode 2005-2010 zal dus nog veel moeten worden gebouwd om het geraamde tekort terug te brengen. Het merendeel (62%) van de uitbreiding zal door verdichting worden gerealiseerd. In 2004 is dat aandeel nog 29%.

Verder blijkt dat Leiden relatief veel sociale huurwoningen (45% tegen 37% in de totale regio) en weinig koopwoningen (43% tegen 52%) heeft. In de woonvisie zijn afspraken gemaakt om die verhouding meer in evenwicht te brengen.
De visie concludeert dat een flink deel van de woningen binnenstedelijk gerealiseerd moet worden, bijvoorbeeld door middel van herstructurering en verdichting. De visie concludeert tevens dat de verhouding tussen vraag en aanbod van de woningmarkt uit balans is. Transformatie van bestaande wijken en nieuwbouw moeten deze discrepantie verhelpen.

Gemeentelijk

Woonvisie 2005-2015

De Woonvisie Leiden is op 11 oktober 2005 door de Raad vastgesteld en beloopt de periode van 2005 tot 2015. De Woonvisie bestaat uit een schets van de ontwikkeling van de woningmarkt in het algemeen gedurende de afgelopen decennia, een analyse van de Leidse situatie op dit moment, de visie zelf en het daarop aansluitende actieprogramma voor Leiden.

In het actieprogramma zijn zowel kwantitatieve aspecten (de regionale woningbouwafspraken, hoeveel gaan we bouwen etc.) als kwalitatieve aspecten van de woningbouwopgave verwerkt (voor wie bouwt Leiden, houden we voldoende rekening met groeiende doelgroepen als ouderen, welk kwaliteitsniveau voor duurzaam bouwen willen we realiseren etc.). Leiden wil een stad zijn waar alle inwoners (binnen hun financiële mogelijkheden) vrij kunnen kiezen voor een woning met de door hen gewenste kwaliteit. Om dit te bereiken staan drie doelen centraal:

- doorstroming bevorderen door snel te bouwen in die segmenten waar de spanning op de woningmarkt het grootst is;
- het maken van een kwaliteitssprong zowel in de nieuwbouw als in de bestaande voorraad;
- zorgen voor voldoende betaalbare woningen voor de huishoudens met een laag inkomen.

De Woonvisie constateert dat er in de afgelopen jaren te weinig is gebouwd, waardoor de kwalitatieve en kwantitatieve spanningen zijn vergroot. Hoofddoel is dan ook om tot 2010 4.000 woningen te bouwen, waarvan 20% sociale huurwoningen moeten zijn. Aanvullend dienen circa 3.500 woningen te worden gerenoveerd, waarbij ongeveer 90% in dezelfde huurprijsklasse blijft.

Een tweede hoofddoel is om de kwaliteit van de woningen te vergroten. Een groot deel van de huidige woningen kent een beperkte woninggrootte. Daarom richt de kwalitatieve aandacht zich op zaken als woninggrootte (minimaal 100 m² voor zowel eengezinswoningen als appartementen) en op het maken van bergruimte (niet meer verplicht volgens de bouwregelgeving).

Met de sterke groei van een belangrijke doelgroep als ouderen is het bouwen van levensloopbestendige woningen van groot belang. Levensloopbestendigheid wordt uitgedrukt in een classificatiesysteem van het RAVG (Rijnlands Revalidatie Centrum) dat met sterren werkt.

Levensloopbestendige nieuwbouwprojecten dienen te voldoen aan minimaal drie sterren (financieel zijn de kwaliteitseisen omtrent woninggrootte, berging en levensloopbestendigheid nog niet doorgerekend in de huidige globale grondexploitatie van het Kooiplein) en levensloopbestendige projecten in de bestaande voorraad aan ten minste twee sterren. Duurzaam bouwen (pluspakket) is een ander belangrijk doel. Wat betreft de spreiding van woonzorgzones is in een andere nota een aantal belangrijke uitgangspunten te vinden (Nota Wonen, Zorg en Welzijn).

Leiden is een stad met veel verschillende woongebieden, met een verschillende uitstraling, woonklimaat en imago, ofwel met een verschillend woonmilieu. Voor grotere projecten is in de Woonvisie het gewenste toekomstige woonmilieu vastgelegd. Het bereiken van de beleidsdoelen geformuleerd in de Woonvisie is van groot belang. Medewerking van de gemeente zal steeds (mede) hieraan worden getoetst.

2.7 Maatschappelijke voorzieningen

Gemeentelijk

Nota wonen, zorg en welzijn

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

- Preventie voorop.
- Vraag gestuurd: denken vanuit de zelfstandige vrager. Het speerpunt vraagt om een transformatie van de woningmarkt, waardoor er enkele duizenden ‘geschikte’ woningen bij komen voor mensen met een zorgvraag.
- Diversiteit vraagt om maatwerk: buurtgerichte benadering: Per samenhangend woongebied wordt een analyse gemaakt van de huidige stand van zaken en de te verwachten ontwikkelingen.
- Samenwerken, informeren en regisseren. Er wordt een drietafeloverleg geïntroduceerd waar onder leiding van de corporaties (wonentafel), het zorgkantoor (zorgtafel) en de gemeente (welzijnstafel) een actieprogramma wordt uitgewerkt en de uitvoering wordt gemonitord. De voorzitters van de tafels rapporteren aan de wethouder wonen, zorg en welzijn.

— Kennis van de vraag nodig. Er wordt nader onderzoek gedaan naar de wonen, zorg en welzijnsvraag van niet-senioren.
— Efficiënte oplossingen. Met de introductie van het concept woonservicezone wil de gemeente efficiënte en duurzame oplossingen stimuleren.
— Beperkte middelen en capaciteiten vragen om prioriteiten. In eerste instantie kiest de gemeente ervoor haar inspanningen te richten op Leiden-Noord en Zuidwest; dat neemt niet weg dat de mogelijkheid bestaat dat ook in het plangebied initiatieven en mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan het kunnen voldoen aan de toekomstige grote vraag naar geschikte woningen worden bekeken en afgewogen.

2.8 Verkeer en vervoer

Europees en nationaal

Nota mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de visie van het rijk op het verkeer en vervoersbeleid weer tot en met 2020. De Nota is in samenwerking met de provincies, gemeenten, kaderwetgebieden en waterschappen tot stand gekomen.

De Nota Mobiliteit is een zogenaamde planologische kernbeslissing (pkb), een planfiguur die wordt beschreven in de Wet op de Ruimtelijke Ordening en die de nota zijn wettelijke status geeft. Dit betekent dat eerst een beleidsvoornemen wordt gemaakt, waarna inspraak en advies volgen en tot slot een kabinetsstandpunt met parlementaire behandeling. De ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid komen terug in de Nota Ruimte van het ministerie van VROM.
De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 28 mei 2004 de hoofdlijnennotitie voor de Nota Mobiliteit aan de Tweede Kamer aangeboden. In de hoofdlijnennotitie worden de volgende beleidsdoelen aangegeven:

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

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

Provinciaal en regionaal

Regionaal Verkeer en Vervoerplan

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

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

1 Mobiliteit en ruimte; dit aandachtveld stelt de volgende doelen:
   a betere afstemming van de ruimtelijke ontwikkelingen en de vervoersnetwerken;
   b bundeling van activiteiten op locaties die goed bereikbaar zijn met de vervoermiddelen die daarbij horen; in dit geval het openbaar vervoer;
   c een uitgekiende ruimtelijke ordening, zodat gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd worden.

2 De fiets; dit aandachtveld stelt de volgende doelen:
   a meer gebruik van de fiets in stedelijke gebieden;
   b gebruik van fiets als voor- en natransport bij het openbaar vervoer.

3 Openbaar vervoer; dit aandachtsveld stelt de volgende doelen:
   a een snel en hoogwaardig verbindend regionaal hoofdnet (RijnGouweLijn);
   b het hoofdnet en het onderliggend netwerk moeten afzonderlijk en eenduidig herkenbaar zijn.

Gemeentelijk

GVVP, Leiden, stad in beweging (2006)

Leiden is strategisch gelegen als schakelpunt tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Dat blijkt ook uit de mobiliteitscijfers. De gemiddelde Leidenaar maakt 10% meer verplaatsingen dan personen in vergelijkbare sterk stedelijke gemeenten. Om dit zowel nu en in de toekomst vlot en veilig te kunnen blijven doen zijn er diverse inspanningen nodig. Omdat het verkeers- en vervoersbeleid in Leiden nu nog verwerkt is in een scala aan deelplannen is dit integraal verkeers- en vervoersplan opgesteld. Hierin is de onderliggende visie verwoord, wordt de samenhang met andere vakdisciplines aangeven, komen alle vervoerwijzen aan bod en is een actieplan opgesteld voor uitwerking van het beleid. Nadrukkelijk is daarbij gekeken naar de verwachtingen voor de toekomst.

Centraal binnen het plan staat het stimuleren van duurzame mobiliteit. Dat wil zeggen dat door de te nemen maatregelen én de noodzakelijke bereikbaarheid van voorzieningen met verschillende vervoerswijzen is gewaarborgd én een bijdrage wordt geleverd aan een kwalitatief goede leefomgeving. De mobiliteitsvraag wordt gefaciliteerd uit oogpunt van vitaliteit en economie.

Echter, Leiden als historische stad en verblijfsplaats, waar de netwerkstructuur en de openbare ruimte niet optimaal zijn ontwikkeld op het massale autogebruik van de nieuwe tijd, noodzaakt wel tot een beheerste groei van die mobiliteit.

Er wordt sterk ingezet op behoud en verbetering van het aandeel langzaam verkeer in de verplaatsingen in de stad en toekomstige mobiliteitsgroei wordt zo veel mogelijk gekoppeld aan adequaat openbaar vervoer (RGL). De parkeerstrategie zet in op ontlasting van de (binnen)stad en opvang aan de stadsrand (P&R, transferia), gekoppeld aan de RijnGouweLijn, zoals dat ook geldt voor de realisering van ontbrekende schakels in het rand- (A4-A44) en ring- (Kanalenroute, via Zijldijk) wegenstelsel op langere termijn. Zowel op korte als langere termijn leveren vervoers- en verkeersmanagementmaatregelen een bijdrage aan de oplossing. De strategie is uitgewerkt in een vijftal samenhangende thema's: mobiliteit, ruimtelijke ordening, bereikbaarheid, leefbaarheid en randvoorwaarden.

Parkeerbeleidsplan (2002)
In januari 2002 is het Parkeerbeleidsplan Leiden vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente stelt voor haar gehele grondgebied een parkeerbeleid vast. Daarin wordt onder andere bepaald waar in de gemeente betaald moet worden voor parkeren, waar een vergunning vereist is en welke normen worden gehanteerd voor de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen.

Kadernota Bereikbaarheid
De gemeenteraad van Leiden heeft op 26 mei 2009 de Kadernota Bereikbaarheid vastgesteld. In deze nota staan de thema's parkeren en bereikbaarheid centraal: er komen meer parkeerplekken in en rondom de binnenstad van Leiden en wordt beter toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

Het college wil met de nota aanzienlijke verbeteringen realiseren voor zowel het milieu als de verkeersveiligheid. De kadernota Bereikbaarheid gaat uit van een ringstructuur om de stad. De plannen voor de RijnlandRoute, Ringweg Oost en RijnGouwelijn sluiten goed aan op dit eindbeeld. De ringstructuur dringt het doorgaand autoverkeer door Leiden terug. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk over nieuwe ringwegen geleid, waardoor de binnenstad beter bereikbaar is met meer en beter openbaar vervoer. De verkeersstructuur verbindt alle vormen van vervoer met elkaar. Dat geeft inwoners en bezoekers van Leiden keuzemogelijkheden om de stad in en uit te gaan.

2.9 Woonwagens

Nationaal

Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties
In de door ministerie van VROM opgestelde brochure is aangegeven welke wetgeving van toepassing is op de brandveiligheid van woonwagens en hoe deze regelgeving gebruikt kan worden.

De in de brochure opgenomen regels en voorschriften zijn meegenomen in het stedenbouwkundig plan, welke ten grondslag heeft gelegen aan dit bestemmingsplan. Voor de brandveiligheid is de afstand van woonwagens en bijbehorende bijgebouwen van essentieel belang. In dit bestemmingsplan zijn voorwaarden opgenomen voor de omvang van de woonwagens en de stand tussen de verschillende woonwagens onderling en hun bijgebouwen.

2.10 Molens

Provinciaal en regionaal

De molenbiotoop Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland vindt het culturele erfgoed een belangrijke kwaliteit van de leefomgeving. Instandhouding van dit culturele erfgoed draagt bij aan versterking van de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie heeft in haar nota 'Regels voor ruimte' d.d. april 2005 het toetsingskader uiteengezet waaraan ruimtelijke plannen van gemeenten moeten voldoen. Deze Nota geeft regels voor de bouwmogelijkheden binnen molenbiotopen. Voor traditionele windmolens, aangemerkt als Rijksmonument (zijnde complete molens en incomplete molens, maar niet zijnde molenstompen en molenrestanten), moeten de windvang en het zicht op de molen voldoende zijn gegarandeerd. Ruimtelijke plannen in het stedelijke gebied dienen te voldoen aan de volgende voorwaarde:

- de maximale hoogte van bebouwing/beplanting mag niet hoger zijn dan 1/30 van de afstand tussen bouwwerk/beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek (1 op 30-regel).

Indien sprake is van nieuwe intensieve ontwikkelingen op knopen en overige HOV-locaties, niet zijnde beschermde stads- of dorpsgezichten, kunnen op basis van onderling overleg afwijkende afspraken worden gemaakt. Ook is afwijking mogelijk in situaties waarin de vrije windvang en het zicht op de molen niet verder beperkt worden gezien de aanwezigheid van bestaande bebouwing.

Binnen het plangebied staan geen molens. Buiten het plangebied bevinden zich drie molens: de Marendijkmolen, molen ‘De Herder’ en De Kikkermolen.

Gemeentelijk

Molenbeleid, 'Laat het de Leidse molen voor de wind gaan'

Deze Nota besteedt aandacht aan de ruimtelijke gevolgen wanneer binnen het plangebied, in gebruik zijnde molens aanwezig zijn.

3 Beschrijving plangebied

Het plangebied (Trekvaartplein) ligt aan de rand van de gemeente Leiden, tussen Leiden Noordwest en de gemeente Oegstgeest. Het plangebied is in gebruik als woonwagencentrum. In totaal heeft het woonwagencentrum de beschikking over 80 officiële standplaatsen. Het woonwagencentrum is voorzien van een buurthuis. Dit buurthuis ligt centraal in het plangebied met daarnaast een sportveld. In dit buurthuis en op het sportveld vinden allerlei activiteiten plaats voor bewoners van Trekvaartplein en daarbuiten.
Het woonwagencentrum is naar binnengekeerd en ligt als een eiland tussen Leiden en Oegstgeest. Ook is de huidige inrichting van het woonwagencentrum een zwak punt. De woonwagens staan (te) dicht op elkaar waardoor er weinig privacy is en de situatie brandonveilig is. De uitstraling op het Trekvaartplein is rommelig, de openbare ruimte heeft een stenig karakter zonder verblijfskwaliteit waarin de auto het straatbeeld domineert.

De directe omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door grote verschillen. Er is sprake van een aantal zwakke en een aantal sterke punten. Sterke punten zijn de aanwezigheid van de historische verbindingen en de groenblauwe omgeving. Ze geven het gebied een bijzondere identiteit. Een zwak punt is het ontbreken van relaties tussen het Trekvaartplein en de omgeving. Zo is de blauwgroene kwaliteit van de Haarlemmertrekvaart niet goed zichtbaar en is de oever nauwelijks toegankelijk. Daarnaast laat de aansluiting van het Trekvaartplein op de omgeving te wensen over. De Haarlemmerweg is voor het Trekvaartplein, de woonboten en tennisclub Unicum de enige ontsluiting en is daar niet op aangelegd en ingericht. Ook is het gebied slecht toegankelijk voor vrachtverkeer. Dit is een gewenste situatie, met uitzondering dat veiligheidsdiensten en vuilniswagens het gebied in moeten kunnen gaan.

Bij (her)ontwikkeling van het plangebied (verschillende deelopgaven) is het een kans om gebruik te maken van de sterke punten van het gebied en om de zwakke punten zoveel mogelijk op te heffen.

3.1 Verkeer en infrastructuur

Wegen
Het Trekvaartplein ligt ingeklemd tussen de Haarlemmerweg aan de westzijde en de Broekweg aan de oostzijde. De Haarlemmerweg ligt op de dijk langs de Haarlemmertrekvaart. De Haarlemmerweg loopt in noordelijke richting via de Kwaakbrug richting Oegstgeest. Aan de Leidse kant sluit de Haarlemmerweg in de huidige situatie via de Gabriel Metzustraat en de Floris Versterlaan aan op de Willem de Zwijgerlaan.

De Haarlemmerweg is een belangrijke (fiets)verbinding tussen Leiden en Oegstgeest en de enige auto-ontsluiting voor het Trekvaartplein, de woonschepen en tennisclub Unicum.

De gemeente Oegstgeest zal de Kwaakbrug in de toekomst opknappen en bij voorkeur afsluiten voor autoverkeer. Zwaar en intensief verkeer zal in elk geval worden tegengegaan. Aan de Leidse kant zal de aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan in het kader van het GEO-Project (Groenoordhallen) verlegd worden naar de Gooimeerlaan. De Broekweg is een doorgaand fietspad dat de Haarlemmerweg, ter hoogte van de Kwaakbrug, via een tunneltje onder het spoor met de Merenwijk in Leiden verbindt. Vanuit het Trekvaartplein zijn er geen aansluitingen op de Broekweg. De wijk Poelgeest is met drie kleine bruggen aangesloten op de Broekweg. Er is o.a. een (fiets)aansluiting ter plaatse van de Hugo de Vrieslaan, een van de hoofdontsluitingswegen van de wijk.

De dichtstbijzijnde verbindingsweg is de Oegstgeesterweg aan de overzijde van de Haarlemmertrekvaart, met ongeveer 18.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een 50 km/uur-gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende tweerichtingsfietspaden aan beide zijden en verbindt de Leidse stadsring (Willem de Zwijgerlaan-Schipholweg) met Oegstgeest en Warmond. Het plangebied is hier niet op aangesloten.

De wijk Poelgeest in Oegstgeest met ongeveer 1.000 woningen is momenteel alleen ontsloten via de Lange Voort en de Abtspoelwegrotonde. Er is ook een ‘achteruitgang’ via de Cornelis van Steenishof, een smalle woonstraat. Dit geeft ongewenst sluipverkeer over de Haarlemmerweg. Ook het Trekvaartplein heeft in de huidige situatie maar één toegang, aan de Haarlemmerweg. De woonwagens op het Trekvaartplein worden ontsloten door een weg in de vorm van een lus. Het circuit is niet doorgaand en loopt in twee richtingen dood. Het Trekvaartplein heeft geen directe (langzaam)verkeersverbindingen met Poelgeest, waardoor deze woonbuurt geen onderdeel is van de wijk. De Broekweg tussen het Trekvaartplein en Poelgeest vormt de scheidslijn tussen beiden.

Water

In de omgeving van het Trekvaartplein vormt water een belangrijk element. De Haarlemmertrekvaart loopt van Leiden via de Kaag naar Haarlem. Dit is een belangrijke en in de zomer drukbevaren route voor pleziervaartuigen. Bij de singel is de vrije doorvaarthoogte 1,75 m. Vanaf de Kwaakbrug en verder tot de Kaag bedraagt de vrije doorvaart 2,20 m. Het Trekvaartplein wordt omzoomd met sloten. Tussen de Haarlemmerweg en het Trekvaartplein ligt een 3 m brede (kwel)sloot, waarvan de steile oever deels is ingestort. Aan de oostzijde ligt de Broekweg welke aan beide zijden wordt begeleid door sloten. De sloot tussen het Trekvaartplein en tennisclub Unicum verbindt de watergangen met elkaar. In de noordpunt van het Trekvaartplein ontbreekt deze verbinding. Hierdoor wordt de doorstroming van het water belemmerd. Dit gaat ten koste van de waterkwaliteit.

Groen

De omgeving van het Trekvaartplein heeft een groen karakter. De randen van het woonwagencentrum bestaan uit bomen en andere opgaande beplanting. Ze vormen een groene kamer waarbinnen het huidige woonwagencentrum ligt.

Aan de westzijde van de Haarlemmertrekvaart ligt het Heempark, welke in verbinding staat met het landgoed van Kasteel Oud Poelgeest. Op het Trekvaartplein zelf is nauwelijks groen aanwezig. De inrichting van het woonwagencentrum is stenig. Doordat het woonwagencentrum (te) dicht bebouwd is, is er nauwelijks openbare ruimte met enige verblijfs- en speelkwaliteit, met uitzondering van het sportveld bij het buurthuis.

3.2 Molens

Er liggen geen molens in het plangebied. In de directe omgeving van het plangebied liggen drie molens: de Marendijkmolen, molen 'De Herder' en De Kikkermolen. De molenbiotopen van alle drie de molens vallen in beginsel over het plangebied. De windvang van zowel de Marendijkmolen als molen 'de Herder' worden echter al belemmerd door andere omgevingsfactoren. Daarnaast betreft bij Molen 'de Herder' de onderkant van de verticaal staande wiek 6,7 meter. Het bestemmingsplan kent een maximale bouwhoogte van 6,3 meter, met dien verstande dat het Trekvaartplein minimaal een halve meter lager is gelegen dan molen 'de Herder'. Concluderend kan worden gesteld dat beide molens niet of niet extra in hun windvang worden belemmerd. Uitsluitend de windvang van de Kikkermolen kan door de gewenste ontwikkelingen wellicht wel worden belemmerd. Om deze reden is uitsluitend voor deze molen een molenbiotoop geregeld in het bestemmingsplan. Bij ontwikkelingen binnen een molenbiotoop gelden richtlijnen met betrekking tot de maximaal toegestane hoogte.

Marendijkmolen

De Marendijkmolen staat aan de Groene Maredijk en is gebouwd omstreeks 1735. Deze wipmolen uit 1735 is de oudste molen van Leiden. Als poldermolen heeft hij tot 1970 de Maredijkpolder bemalen. De molen is door de aanleg van de spoorlijn Haarlem-Leiden rond 1840 verplaatst van de Haarlemmervaart naar de huidige locatie. In 1983 is de molen gerestaureerd. De restauratie bleef beperkt tot het onderstel deel van de toren.

Marendijkmolen

De Herder

De Kikkermolen

Molen De Herder

Deze stellingmolen werd in 1884 gebouwd nadat de vorige houtzaagmolen op 5 september 1883 door blikseminslag werd verwoest. Voor de herbouw werd de molen 'De Kat' (anno 1753) uit Amsterdam naar Leiden overgebracht. De functie van de molen is een houtzagerij. Oorspronkelijk tot circa 1926 functioneerde de molen op windkracht. Na de elektrificatie was de molen tot 1941 buiten bedrijf. In dat jaar werd De Herder weer geheel maalwaardig op windkracht, maar na de oorlog kwam de molen weer tot stilstand. Tussen 1998 en 2000 werd de molen gerestaureerd.

In de molen is de oude snelzaagmachine met horizontaal zaagraam uit 1920 teruggeplaatst en kan in principe nog met windkracht worden aangedreven.

De Kikkermolen

De Kikkermolen is een wipmolen uit 1752 die staat aan de Oegstgeesterweg. De poldermolen had als functie het bemalen van de Kikkerpolder. Deze molen is de kleinste molen in Leiden. Bij deze molen staat de schepradkast los van de molen. In 1996 werd de molen voor het laatst gerestaureerd. Daarbij werden het gevlucht, het bovenhuis en de houten bovenas vernieuwd.

4 Gebiedsvisie

4.1 Achtergrond

Vorig jaar heeft de gemeente een kaderbesluit genomen, waarbij een schetsontwerp voor het Trekvaartplein is vastgesteld, inclusief een nota van uitgangspunten. Dit schetsontwerp behelst een drietal projecten, te weten de reconstructie van de Haarlemmerweg en de dijk, de herstructurering van het woonwagencentrum Trekvaartplein en de aanleg van een brug van Poelgeest naar Leiden. Naar aanleiding van de nota van uitgangspunten heeft discussie plaatsgevonden over een aantal aspecten. Uiteindelijk is in juli 2009 door de gemeenteraad een uitvoeringsbesluit genomen voor de herstructurering van het Trekvaartplein, waarbij het stedenbouwkundig ontwerp voor het Trekvaartplein is vastgesteld. Dit ontwerp heeft mede gediend als basis voor dit bestemmingsplan.

Dit bestemmingsplan betreft de herstructurering van het Trekvaartplein zelf. Voor de andere projecten worden afzonderlijke planologische procedures doorlopen. Er heeft een stedenbouwkundige afstemming plaatsgevonden tussen de drie projecten en de begrenzing van de gebieden is afgestemd. Dit betekent dat binnen het bestemmingsplan Trekvaartplein rekening is gehouden met de eventuele realisatie van genoemde andere projecten. Het stedenbouwkundig ontwerp, voor wat betreft de herstructurering van het Trekvaartplein, is op een aantal punten gewijzigd of aangevuld en is als bijlage bij het vastgestelde uitvoeringsbesluit d.d. 7 juli 2009 gevoegd. Het ontwerp vormt de basis voor de verbeelding van het bestemmingsplan en behelst een gedetailleerde verkaveling. Er is gekozen voor een gedetailleerd eindplan als opzet, waarmee de verkaveling en de infrastructuur vastligt.

4.2 Beschrijving

Het Trekvaartplein krijgt een eigen karakter en wordt van buitenaf zichtbaar en herkenbaar. Daarnaast behoudt het Trekvaartplein zijn identiteit als gevarieerde woonbuurt voor woonwagens en woningen en wordt als buurt aangesloten op de omgeving, waaronder Poelgeest en de Haarlemmerweg (dijk). Het Trekvaartplein krijgt een uitstraling waar de bewoners zich in kunnen herkennen. Met de situering van de standplaatsen wordt de mogelijkheid van sociale contacten bevorderd. Met een bouwverbod buiten de berging en het bouwvlak wordt de (brand)veiligheid gewaarborgd.

De verkaveling van het Trekvaartplein behelst een 90–tal kavels van circa 240 m^2 met een bouwvlak van gemiddeld 7 m breed en 17 m lang. Het aantal van 90 kavels vloeit voort uit de noodzaak om gedeeltelijk te herstructureren en deels te deconcentreren. In combinatie met de aanleg van standplaatsen in Roomburg en Oegstgeest krijgen alle rechtmatige bewoners een standplaats aangeboden.

De meeste woonwagens passen qua afmeting binnen de bouwvlakken. Een beperkt aantal woonwagens is breder dan de standaardmaat. Om de inpassing van deze woonwagens mogelijk te maken is ervoor gekozen om de hoekvlakken breder te maken.

Inrichtingsvoorstel Trekvaartplein

In aansluiting op het groene karakter van de omgeving zal bij de inrichting van de straten ook gebruik worden gemaakt van groen. Door de inzet van bomen, struiken en/of hagen in de straten wordt de structuur van de buurt duidelijk leesbaar gemaakt. Er ontstaat zo een sterk (groen) raamwerk waarbinnen verschillende woningtypen naast elkaar kunnen staan zonder dat daarbij de samenhang in het straatbeeld verloren gaat. De erfafscheidingen van de woningen spelen hierin een belangrijke rol. Met het oog op de beeldkwaliteit is het daarom van belang dat er gebruikt gemaakt wordt van een eenduidige oplossing, bijvoorbeeld in de vorm van een groene haag, die gekozen wordt in samenhang met andere inrichtingselementen en materialen in de openbare ruimte.

Met name de erfafscheiding van tuinen die grenzen aan het openbaar gebied, bijvoorbeeld die van de kavels die met achterzijde grenzen aan de Broekweg, verdienen extra aandacht. Deze erfafscheidingen zijn zeer beeldbepalend voor de uitstraling van het Trekvaartplein en dienen daarom een vriendelijk en groen karakter te krijgen.

4.3 Ontsluiting en verkeer

In het schetsontwerp krijgt het Trekvaartplein een tweetal nieuwe entrees via de Haarlemmerweg. Momenteel kent het woonwagencentrum slechts een ontsluiting voor autoverkeer.

Er is rekening gehouden met een aansluiting van het Trekvaartplein op de mogelijke brugverbinding naar Oegstgeest. Voor wat betreft het fietsverkeer, zal de Hugo de Vrieslaan als fietsverbinding over het Trekvaartplein worden doorgetrokken, net als het fietspad in het zuidoosten van Poelgeest, evenwijdig aan het spoor. Zo ontstaan er aan de randen van het Trekvaartplein twee logische fietsverbindingen tussen Poelgeest en de Haarlemmerweg, die de woonbuurt aansluiten op de omgeving.
De Broekweg wordt gehandhaafd, alleen de aansluiting op de Haarlemmerweg moet, vanwege de inpassing van het nieuwe tracé worden aangepast.

In het plan is voldoende ruimte voor twee parkeerplaatsen per woning inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers. Er zijn twee toegangen opgenomen. De wegen zijn 6 m breed en er wordt rekening gehouden met draaicirkels van grote vrachtwagens. Het Trekvaartplein krijgt een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur conform het landelijke principe Duurzaam Veilig.

4.4 Water en groen

4.4.1 Water

Aan de oost en zuidzijde van het plangebied liggen bestaande watergangen. De voorkeur gaat er naar uit dat deze watergangen worden verbreed en de oevers op een natuurlijke wijze worden ingericht, zodat het waterbergend vermogen van de sloten ook in positieve wijze wordt beïnvloed.

4.4.2 Groen

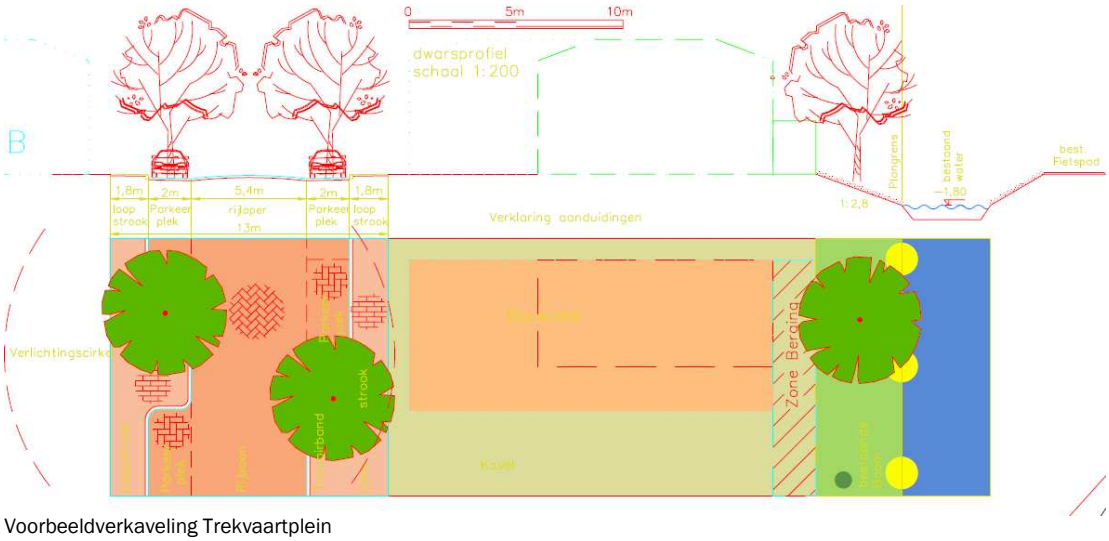
Het Trekvaartplein wordt omzoomd door groene randen. Deze randen worden zoveel mogelijk benut ten behoeve van speel- en verblijfsplekken. De ruimte in deze groene kamer kan zo optimaal verkaveld worden. Daarnaast zorgt de groene rand er voor dat het Trekvaartplein een zelfstandige woonbuurt wordt. Aan de noordzijde, bij de wijk- en buurtentree, wordt deze groene rand verbreed zodat er een centrale groenzone met verblijfs- en speelkwaliteit ontstaat. Deze groenstrook is een koppeling tussen het Trekvaartplein en de wijk en zorgt tegelijkertijd voor ruimte en afstand. In het verlengde van de routes over het plein zijn verblijfsplekken langs de Haarlemmertrekvaart gecreëerd. De Groenzone langs de Broekweg vormt een schakel tussen de woningen van Poelgeest en het Trekvaartplein. Hierin is ruimte voor een speelplek.

4.5 Brandveiligheid

In de huidige situatie voldoet het Trekvaartplein niet aan de eisen voor brandveiligheid. De wagens staan te dicht op elkaar, het woonwagenterrein is groot en onoverzichtelijk en slecht toegankelijk voor brandweervoertuigen. Het doel is het creëren van een brandveiligheidniveau dat voldoet aan de huidige bouwregelgeving. Belangrijk is dat brandoverslag voldoende wordt voorkomen. Dat kan met behulp van de gebruikte bouwmaterialen of met minimale afstanden. Voor het Trekvaartplein is nog niet duidelijk welke woonwagens behouden blijven en dus ook niet welke materialen worden toegepast. Daarom is hier gekozen om alle kavels zo vorm te geven dat er altijd voldaan kan worden aan de minimale afstand van 5 m tussen woonwagens gerekend van overstek tot overstek. Indien de afstand tussen een woonwagen en een andere woonwagen minder dan 5 m bedraagt, moet de brandveiligheid via het materiaal worden bereikt. Dit moet door de initiatiefnemer of eigenaar van de woonwagen worden aangetoond. Deze voorschriften zijn, daar waar juridisch-planologisch mogelijk, in de planregels van het bestemmingsplan vertaald.

4.5.1 Brandveiligheidszone

Buiten het bouwvlak bevindt zich de brandveiligheidszone. Over de breedte 1 m aan de linkerzijde van de woonwagen en 4 m aan de rechterzijde van de woonwagen (er van uitgaande dat de ingang van de 'woning' aan de rechterzijde zit). Over de lengte 1 m vanaf de straatzijde (rooilijn) en tussen berging en woonwagen minimaal 2,4 m. De brandveiligheidszone mag niet bebouwd worden, noch gebruikt worden als parkeerplaats voor voertuigen of caravans. Deze ruimte kan gebruikt worden als terras, tuin, e.d., waarbij het tuinmeubilair gemakkelijk te verplaatsen dient te zijn.



Voorbeeldverkaveling Trekvaartplein

5 Juridische toelichting

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen in het plangebied juridisch zijn vertaald.
Het juridische deel van een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en de regels. De regels bevatten regels voor het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.
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 Globaliteit en flexibiliteit

Flexibiliteit wordt geboden via ontheffingen bij de bestemmingen en algemene ontheffingen. Ontheffingsbepalingen zijn geboden wanneer niet op voorhand kan worden afgewogen of in een concreet geval iets planologisch toelaatbaar is, maar dit afhankelijk is van de concrete situatie. De juridische mogelijkheden voor ontheffingsbepalingen zijn beperkt door de strenge jurisprudentie van de Raad van State, welke bepaalt dat ontheffingen objectief begrensd moeten zijn en geen wijziging van de bestemming mogen inhouden. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) biedt in dit opzicht een grote verbetering, omdat daarin een ontheffing voor gebruiksveranderingen is opgenomen. Ook voor aanbouwen, bijgebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en bouwwerken van openbaar nut biedt het nieuwe Bro ruime mogelijkheden, zodat deze niet meer als ontheffing in het bestemmingsplan behoeven te worden opgenomen.

Voor specifieke situaties wordt in gevallen flexibiliteit geboden via wijzigingsbevoegdheden.

5.3 Opzet en volgorde

De regels van bestemmingsplan ‘Trekvaartplein’ zijn op de volgende wijze opgebouwd.

Artikel 1 en 2 Inleidende regels:
- Begrippen
- Wijze van meten

Artikel 3 t/m 8 Bestemmingsregels:
- Groen
- Verkeer
- Water
- Wonen – Woning en woonwagen
- Waarde - Archeologie 5
- Waterstaat - waterkering

Artikel 9 t/m 14 Algemene regels:
- Anti-dubbeltelregel
- Algemene gebruiksregels
- Algemene aanduidingsregels
- Algemene ontheffingsregels
- Algemene procedureregels
- Overige regels

Artikel 15 en 16 Overgangs- en slotregels:
- Overgangsrecht
- Slotregel

5.4 Welke bestemmingen

Bij het opstellen van het onderhavige 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 2008 (SVBP2008).
In het kader van de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening wordt niet langer gesproken over voorschriften maar over regels, vrijstellingen worden ontheffingen genoemd. Tevens is de term plankaart vervangen door de term verbeelding.

5.4.1 Groen (artikel 3)

De bestemming ‘Groen’ omvat groen, water, speelvoorzieningen, voet- en fietspaden alsmede water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden opgericht. Ter plaatse van de aanduiding ‘waterberging’ zijn de gronden tevens bedoeld voor waterberging.

5.4.2 Verkeer (artikel 4)

De bestemming ‘Verkeer’ omvat langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer, openbaar groen, groen met de daarbij behorende voorzieningen zoals erftoegangswegen, woonstraten, fiets- en voetpaden, trottoirs, parkeerplaatsen, fietsenstallingen, leidingen en binnen de bestemming passende bouwwerken. Tevens zijn nutsvoorzieningen toegelaten. Ook is in de bestemming verkeer de mogelijkheid opgenomen voor het realiseren van ondergrondse inzamelpunten voor recycling van papier, glas en kleding.

5.4.3 Water (artikel 5)

Alle waterwegen en grote waterpartijen krijgen de bestemming water. Binnen deze bestemming zijn ook groenvoorzieningen toegestaan. Voorzieningen voor verkeer en verblijf, bruggen, duikers en gelijksoortige voorzieningen zijn eveneens rechtstreeks toegelaten.
Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden opgericht.

5.4.4 Wonen – Woning en woonwagen (artikel 6)

De voor 'Wonen – Woning en woonwagen' aangewezen gronden zijn bestemd voor het wonen in woningen en woonwagens, aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven, bijgebouwen, uitsluitend ter plaatse van de betreffende aanduiding met de daarbij behorende voorzieningen zoals erven, tuinen, water, speelruimte, nuts-, groen-, (ondergrondse) parkeer- en fietsvoorzieningen.

Aan-huis-verbonden beroep

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

- De omvang van de activiteit mag niet meer bedragen dan 40% van de oppervlakte van de woonwagen(woning).
- Het gebruik mag geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en mag geen onevenredige toename van de parkeerbehoefte veroorzaken.
- Detailhandel is ter plaatse niet toegestaan en de activiteit moet worden uitgeoefend door de bewoner.

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

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

Aan-huis-verbonden bedrijf

Tot het wonen wordt ook de uitoefening van een bedrijf aan huis gerekend.

De regeling omtrent beroep aan huis is als volgt opgenomen in de regels van de woonbestemming:

- De omvang van de activiteit mag niet meer bedragen dan 40% van de oppervlakte van de woonwagen(woning).
- Het gebruik mag geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer en mag geen onevenredige toename van de parkeerbehoefte veroorzaken.
- De activiteit dient milieuhygiënisch inpasbaar te zijn in de woonomgeving waarbij geldt dat deze past in milieucategorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'bedrijven'.
- Detailhandel is ter plaatse niet toegestaan en de activiteit moet worden uitgeoefend door de bewoner.

5.4.5 Dubbelbestemmingen

Archeologie

Inleiding

Het archeologisch erfgoed van de gemeente Leiden is omvangrijk en divers. Via de regels in het bestemmingsplan is het mogelijk gemaakt om de waardevolle delen van het bodemarchief te behouden, bij voorkeur in de bodem zelf en als dit niet mogelijk is door archeologisch onderzoek uit te voeren. Op de verbeelding is weergegeven voor welke delen van het plangebied deze beschermende maatregelen gelden. Concreet betekent dit voor het plangebied dat indien in de toekomst dieper gegraven wordt dan 2,0 m onder het huidige maaiveld, nader archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd moet worden.

Toelichting op de planregelcategorieën

In de regels van het bestemmingsplan is een beschermende regeling voor de archeologische waarden opgenomen. Op basis van de archeologische verwachtingenkaart, wordt binnen de gemeente Leiden een aantal planregelcategorieën onderscheiden.

1 Beschermd archeologisch monument. Archeologische resten die vanuit nationaal oogpunt behouden dienen te blijven. Deze terreinen zijn op basis van de Monumentenwet 1988 aangewezen als beschermd archeologisch monument. Het beschermingsregime voor deze monumenten staat geheel los van het bestemmingsplan. De wettelijke bescherming verbiedt hier de meeste bodemverstorende activiteiten.
2 Gebied of terrein van archeologische waarde 1. Gebieden gelegen binnen de 17e-eeuwse singels van de stad, waarvoor in eerdere onderzoeken is aangetoond dat in deze zones hoge concentraties archeologische resten voorkomen.
3 Gebied of terrein van archeologische waarde 2. Gebieden gelegen buiten de 17e-eeuwse singels van de stad, waarvoor in eerdere onderzoeken is aangetoond dat in deze zones hoge concentraties archeologische resten voorkomen.

4 Gebied met een hoge archeologische verwachting 1. Gebieden gelegen binnen de 17e-eeuwse singels waarvoor op basis van geologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relicten een hoge archeologische verwachting geldt.
5 Gebied met een hoge archeologische verwachting 2. Gebieden gelegen buiten de 17e-eeuwse singels waarvoor op basis van geologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relicten een hoge archeologische verwachting geldt.
6 Gebied met een middelhoge archeologische verwachting. In deze gebieden geldt op basis van geologische en bodemkundige opbouw, en aangetroffen archeologische vondsten en relicten een middelhoge archeologische verwachting.
7 Gebied met een lage archeologische verwachting. In deze gebieden geldt op basis van geologische en bodemkundige opbouw en het ontbreken van archeologische vondsten een lage archeologische verwachting.
8 Gebied of terrein waar geen bodemarchief meer aanwezig is. Het gaat hierbij om gebieden waar het bodemprofiel als gevolg van saneringen, ontgrondingen, onderkelderingen en zware funderingen zodanig verstoord is, dat eventuele archeologische resten als verloren beschouwd mogen worden, of in ieder geval zodanig zijn aangetast dat zij niet meer voor onderzoek of bescherming in aanmerking komen.

In het kader van het SVBP2008 krijgt de dubbelbestemming voor archeologie de naam Waarde - archeologie. De dubbelbestemming kan verder gespecificeerd worden met nummers. Er is ervoor gekozen om duidelijk aan te sluiten het huidige beleid van Leiden: de dubbelbestemmingen ontlenen hun nummer aan die van de betreffende categorieën, zoals hiervoor opgenomen.

In het plangebied Trekvaartplein komt categorie 5 voor. Deze krijgen dan ook de namen Waarde - archeologie 5.

Waarde - Archeologie 5 (artikel 7)
Voor de in het plangebied aanwezige niveaus van archeologische waarden is per niveau een dubbelbestemming opgenomen ter bescherming van de in het gebied te verwachten archeologische sporen. Hiervoor geldt dat daar waar de dubbelbestemming samenvalt met de hoofdbestemming primair de regels van de dubbelbestemming gelden.

Waterstaat – Waterkering (artikel 8)
De Haarlemmerweg is in het kader van de Keur van Hoogheemraadschap van Rijnland aangewezen als secundaire waterkering. Ook na realisatie van het bestemmingsplan trekvaart behoudt het deze status. Daarom is er voor gekozen –bij wijze van dubbelbestemming- een aantal specifiek hiermee samenhangende regels in het plan op te nemen. Zo is het niet zonder meer mogelijk bouw- en graafwerkzaamheden uit te voeren zonder dat het waterschap hierover advies heeft uitgebracht aan het waterschap. Deze verplichting staat nog los van de verplichting die de Keur van het Hoogheemraadschap in het leven roept.

5.5 Welke algemene bebouwingsregels

Ter bescherming van de belangen van derden/belanghebbenden (zoals buren) en uit een oogpunt van een goede stedenbouwkundige en ruimtelijke kwaliteit, is het noodzakelijk om de bebouwingsmogelijkheden te limiteren. Dit betreft met name de situering, massa en hoogte van de bebouwing. Tevens zijn vanuit brandveiligheid strikte eisen opgelegd, die voor zover juridisch-planologisch mogelijk zijn vertaald in de regels van dit bestemmingsplan.

Bebouwingsgrenzen
In de praktijk blijkt het handig als direct duidelijk is waar gebouwd kan worden. Daartoe zijn bouwvlakken/bebouwingsgrenzen aangegeven. De mogelijkheden voor de toepassing van 'ondergronds' bestemmen, dus het bestemmen van functies 'onder' de grond, zijn gebiedsafhankelijk en daarom niet in de regels opgenomen. Bij toepassing is het van belang om rekening te houden met de bebouwingsgrenzen 'boven' de grond.

Bouwhoogtes en goothoogtes
De toegestane hoogtes zijn in de planregels geregeld.

Situering erfbebouwing
Uitgangspunt is vrijheid voor de burger voor de situering van erfbebouwing, mits die achter de voorgevelrooilijn wordt geplaatst. Uit een oogpunt van beeldkwaliteit is het onwenselijk dat aan- en uitbouwen en bijgebouwen voor de voorgevelrooilijn geplaatst worden. Tevens is het vanuit brandveiligheid niet wenselijk dat hoofdgebouwen en bijgebouwen aan elkaar worden gebouwd. Daartoe zijn strikte zones opgenomen.

Aan- en uitbouwen en bijgebouwen
Voor de zij- en achtertuin bestaat er vooral behoefte aan uitbreiding in de vorm van een aanbouw en daarnaast aan het plaatsen van een losstaande berging. In Leiden is een onderverdeling gemaakt in aan- en uitbouwen en bijgebouwen.
Aan- en uitbouwen maken functioneel onderdeel uit van de woning en zijn daarmee bouwkundig en inwendig verbonden. Voorbeelden: serres, uitgebouwde keukens, bijkeukens en hobbykamers. Deze dienen binnen het bouwvlak gebouwd te worden.

Bijgebouwen zijn onafhankelijk van de woning. Deze mogen zowel binnen het bouwvlak als binnen het gebied met de aanduiding bijgebouwen gebouwd worden.

Om te voorkomen dat de hoogte van aan- uitbouwen en bijgebouwen als storend wordt ervaren en niet meer ondergeschikt zijn aan het hoofdgebouw, is deze aan een maximum gebonden. Normaliter wordt in Leiden de hoogte van de 1ste bouwlaag + 0,25 cm aangehouden. Echter in onderhavige situatie is gekozen voor een maximale hoogte van 3 m. Deze maten sluiten aan bij de Woningwet.

Erfafscheidingen
Als er beperkingen worden gesteld aan de hoogte van bijgebouwen en aanbouwen is het logisch om dat ook te doen bij schuttingen en dergelijke. Hoge schuttingen kunnen de leefbaarheid verminderen en zonlicht en daglicht wegnemen. Voor een goede privacy is een hoogte van 1,8 m voor schuttingen in de achtertuin voldoende.

In de voortuin is het uit een oogpunt van beeldkwaliteit en sociale controle wenselijk het open karakter van de straat en het straatbeeld te beschermen en hoge bouwwerken te weren. De Woningwet bepaalt dat erfafscheidingen in de voortuin tot 1 m hoogte vergunningvrij zijn.

Ten overvloede wordt hier gemeld dat deze vergunningsvrije bouwwerken niet ter toetsing voor welstand worden aangeboden.
De Bouwverordening bepaalt in artikel 2.5.18 lid 1 dat hogere erfafscheidingen dan de vergunningvrije niet zijn toegestaan. Omdat dit onderwerp in de Bouwverordening adequaat geregeld wordt, is afgezien van regeling in het bestemmingsplan.

Andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde
Bij een woning kunnen ook andere bouwwerken dan gebouwen of schuttingen behoren, bijvoorbeeld carports en tuinmeubilair (zoals pergola's of speeltoestellen). Om dezelfde redenen als hiervoor genoemd, is het wenselijk beperkingen aan de bouwhoogte van deze bouwwerken te stellen. Tot een maximum hoogte van 2,7 m zijn overkappingen met open constructies (carports) volgens de Woningwet vergunningvrij ongeacht de situering, mits het aansluitende erf voor 50% onbebouwd blijft. Dat is jammer, want daardoor kan een lelijk bouwsel in de voortuin verschijnen. Dat is qua beeldkwaliteit en leefbaarheid onwenselijk.
In ieder geval is het wenselijk dat niet meer van deze bouwsels kunnen worden opgericht. De vergunningvrije bouwhoogte voor tuinmeubilair is bepaald op 2 m ongeacht de situering.

Bij deze bepaling moet rekening gehouden worden met de regeling voor de vergunningvrije bouwwerken in de Woningwet omdat bijvoorbeeld antennes vergunningvrij 5 m en carports 2,7 m hoog mogen zijn. De Bouwverordening regelt het onderwerp bouwwerken, geen gebouwen zijnde, adequaat. Een uitzondering is de maximale hoogte van 2 m voor tuinmeubilair in de zij- en achtertuin, hetgeen te laag is. Daarom wordt in het bestemmingsplan bepaald dat die hoogte 3 m mag bedragen in aansluiting bij de hoogte voor bijgebouwen. Dat is ruim voldoende voor pergola's en in de tuin passende speeltoestellen. Voor bebouwingregels voor andere bouwwerken geldt aanvullend de Bouwverordening, met uitzondering van de hoogte voor tuinmeubilair.

5.6 Algemene bepalingen

Hierin zijn de begrippen, de wijze van meten, de algemene, overgang- en slotregels ondergebracht. Hier is aangesloten bij SVBP2008. Bij de begrippen zijn uitsluitend die begrippen gedefinieerd waarvan de omschrijving afwijkt van het dagelijkse spraakgebruik of aanleiding kan geven tot onduidelijkheid.

Het overgangsrecht en anti-dubbeltelregel zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de regels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In de Algemene gebruiksregel is aangegeven wat in ieder geval verstaan wordt onder strijdig gebruik als bedoeld in 7.10 Wro.

In de Algemene aanduidingsregels is een aanduidingszone voor windmolens opgenomen. Voor traditionele windmolens moeten de vrije windvang en het zicht op de molen voldoende gegarandeerd worden. Dit wordt in de regels geregeld door middel van de zogenoemde 1 op 30 regel (binnen een straal van 100 tot 400 m geen bouwwerken of beplanting hoger dan 1/30 van de afstand tussen bouwwerk/beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek). Binnen een straal van 100 m mogen helemaal geen bouwwerken worden opgericht. Burgemeester en wethouders hebben de mogelijkheid ontheffing te verlenen van de zogenaamde molenbiotoop, mits daardoor de windvang, het functioneren en de zichtbaarheid van de molen niet in onevenredige mate worden of kunnen worden aangetast.

In het noordelijk deel van het plangebied wordt nog een kleine wijziging voorzien binnen de looptijd van dit bestemmingsplan. Daarvoor is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt dat de bestemming groen wordt aangepast naar de bestemming Wonen- woning en woonwagen, daarnaast kan die bestemming eventueel worden aangevuld met een gemeenschappelijke voorziening. Deze gemeenschappelijke voorziening bestaat uit een cluster van voorzieningen, zoals een buurthuis, een kinderdagverblijf, een zorginstelling, een studiehuis, een apotheek en daarmee gelijk te stellen welzijnsfuncties.

Voor het overige behoeven de algemene regels op deze plaats geen speciale toelichting.

5.7 Handhaving

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

De gemeentelijke Handhavingnota Bouwregelgeving en Ruimtelijke Ordening kan de basis vormen voor de handhavingparagraaf in bestemmingsplannen.

Daarnaast biedt de nota een steviger juridische basis voor de uitvoering van het handhavingsbeleid. Op 24 januari 2006 heeft de gemeente Leiden ingestemd met de nota en het programma.

Een aantal uitgangspunten uit de handhavingnota zijn:
- Handhaving is: 'het door toezicht en het toepassen van (bestuursrechtelijke, strafrechtelijke of privaatrechtelijke) sancties nastreven dat de planregels worden nageleefd'.
- Gestelde regels moeten ook gehandhaafd worden.
- Handhaving vindt plaats op basis van een handhavingprogramma. Er wordt aangesloten bij de wijze van programmatische handhaving zoals deze door de Stuurgroep 'Handhaven op niveau' is uitgewerkt. Deze aanpak gaat uit van handhaving op basis van een handhavingprogramma dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad.
- Het handhavingprogramma bevat meetbare resultaten door het vaststellen van een gewenst niveau van naleving van regels.
- Handhaving vindt plaats volgens een stappenplan, in maximaal 3 stappen. Een ingezet handhavingtraject zal worden volgehouden tot de overtreding is opgeheven. De uitvoering van het stappenplan wordt zoveel mogelijk gestandaardiseerd in handhavingprotocollen.
- Gedogen is uitzondering (gekwalificeerd gedogen). Gedogen is slechts in beperkte mate aanvaardbaar:
  - in uitzonderingsgevallen;
  - mits beperkt in omvang en/of tijd;
  - na expliciete besluitvorming en zorgvuldige kenbare belangenafweging;
  - aan controle onderworpen.
- Scheiding vergunningverlening en handhaving. Voor een meer geloofwaardige en specialistische handhaving is het wenselijk dat er een scheiding bestaat op ambtelijk niveau tussen vergunningverlening (normstelling) en handhaving (toezicht en handhaving).

Het belang van handhaving wordt ook onderschreven door de provincie Zuid-Holland. Het doel en de betekenis van handhaving in het bestemmingsplan is neergelegd in de nota Planbeoordeling (provincie Zuid Holland, 2002) en de opvolger daarvan de nota Regels voor Ruimte. Handhaving is om de volgende redenen van belang:
- het bereiken van vooraf geformuleerde (ruimtelijke) doelstellingen;
- het waarborgen van rechtszekerheid en gelijke behandeling van burgers;
- het vergroten van het ambtelijke, maar vooral ook het maatschappelijke draagvlak;
- versterking van de geloofwaardigheid, betrouwbaarheid en integriteit van bestuurders;
- het terugdringen van normvervaging.

Handhaven wordt gezien als een gemeenschappelijk belang en omvat meer dan het signaleren van overtredingen en het toepassen van sancties. Het behoeft bestuurlijk draagvlak en vereist een proces om dat draagvlak tot stand te brengen.

Woonwagens
Het plaatsen, herplaatsen of verplaatsen van een woonwagen is ‘bouwen” volgens de Woningwet. Op grond van de Woningwet is hiervoor altijd een bouwvergunning nodig. Het Besluit Bouwvergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken geeft een aantal voorwaarden waaronder met name kleinere bouwwerken en verbouwingen zonder bouwvergunning gebouwd mogen worden. De mogelijkheden om bouwvergunningsvrij te (ver)verbouwen zijn bij een woonwagen beperkter dan bij een woning.

Aan- en uitbouwen en bijgebouwen bijvoorbeeld kunnen bij woningen onder bepaalde voorwaarden zonder bouwvergunning worden gebouwd, maar zijn bij woonwagens niet bouwvergunningsvrij. Elke woonwagen moet voldoen aan het Bouwbesluit en moet passen in het bestemmingsplan. Passen in het bestemmingsplan betekent dat de woonwagen zowel qua positionering als afmetingen in overeenstemming is met de bepalingen in het bestemmingsplan.

Plaatsen van een nieuwe woonwagen
De woonwagen moet bij eerste plaatsing altijd voldoen aan de nieuwbouweisen van het Bouwbesluit. Het gaat immers om een geheel nieuw bouwwerk.

Verbouwen van een woonwagen
Bij het verbouwen van een woonwagen moeten de aanpassingen voldoen aan de nieuwbouweisen van het Bouwbesluit. Als het onredelijk zou zijn de nieuwbouweisen toe te passen (bijvoorbeeld als dit gehele ingrijpende aanpassingen vergt) kan de gemeente hiervan ontheffing verlenen tot het niveau van bestaande bouw, tenzij bij het voorschrift anders is aangegeven. Voor het deel van de woonwagen dat niet wordt verbouwd gelden de Bouwbesluiteisen voor bestaande bouw.

6 Planologische en milieuhygiënische aspecten

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de planologische en milieuhygiënische aspecten die van belang zijn bij de ontwikkeling van een bestemmingsplan. Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient te worden verantwoord dat er geen nadelige gevolgen zijn voor de huidige planologische en milieuhygiënische situatie.

Ondanks dat het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt en dat er dus feitelijk geen wijzigingen optreden in de planologische en milieuhygiënische situatie zal toch kort aandacht zijn voor ieder aspect.

De ontwikkelingen waarover wordt gesproken, zijn reeds mogelijk gemaakt door middel van andere planologische procedures. Onderzoek naar de planologische en milieuhygienische aspecten heeft daarom al plaatsgevonden en hoeft hier niet meer te worden aangehaald, omdat de betreffende locaties in het kader van voorliggend bestemmingsplan kunnen worden gezien als ‘bestaande’ situatie.

6.1 Bedrijven en milieuzonering

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan worden gekoppeld aan de methodiek van de VNG-brochure ‘Bedrijven en milieuzonering 2009’. In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukenmerken van typen bedrijven. Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal indicatoren (waaronder geluid, gevaar en verkeer) een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijfstypen en een rustige woonwijk waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Deze afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand van de diverse indicatoren.

De lijst is algemeen aanvaard als uitgangspunt bij het opstellen van bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen, zoals onder meer blijkt uit jurisprudentie van de Raad van State. De milieuzonering is erop gericht een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieubelastende en milieugevoelige activiteiten. Van de in de brochure opgenomen lijst mag echter niet zondermeer gebruik worden gemaakt. Deze VNG-brochure heeft een indicatief en globaal karakter en dient als een hulpmiddel om te komen tot een goede afweging voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Sinds maart 2009 is de geactualiseerde handreiking 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009 beschikbaar. Ten opzichte van de handreiking d.d. 16 april 2007 zijn de wijzigingen beperkt. Belangrijkste wijzigingen zijn de aanpassingen aan de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en het toevoegen van de SBI-codering 2008 in de bijlagen.

Tabel 2. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering

Categorie	Richtafstand (in meters) tot omgevingstype	
	rustige woonwijk en rustig buitengebied	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200

De Milieudienst heeft een inventarisatie gemaakt van bedrijven in en nabij het plangebied. Belangrijke inrichtingen zijn de rioolwaterzuiveringsinstallatie en de tennisvereniging. De rioolwaterzuiveringsinstallatie heeft zowel een geluid- als een geurcontour. Beide contouren lopen niet over het plangebied Trekvaartplein en zijn dus niet belemmerend.

De tennisvereniging valt onder het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (activiteitenbesluit) dat per 1 januari 2008 in werking is getreden. Hierin zijn de grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidsniveau op de terreingrens van de woonwagens opgenomen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de terreingrens voldoet aan de normen.

6.2 Bodem

In een bestemmingsplanprocedure dient onderzocht te worden of de bodem geschikt is voor het voorgenomen gebruik. Om dit te bepalen moet de milieuhygiënische kwaliteit van een locatie inzichtelijk worden gemaakt. De bodemonderzoeksresultaten van Oranjewoud uit 2004 zijn gedeeltelijk geactualiseerd door Aveco de Bondt (juli 2008). Het onderzoek van Aveco betreft alleen het noordelijke terreindeel. Voor het noordelijke terreindeel geldt namelijk een saneringsplicht omdat er sprake is van mobiele verontreinigingen. De bodemkwaliteit op het overige terreindeel is geschikt voor de toekomstige functie en wordt geacht in de tussenliggende periode niet te zijn veranderd.

Saneringsplan

Voor het noordelijk deel van de locatie aan het Trekvaartplein is een saneringsplan (Saneringsplan Trekvaartplein (noordelijk deel) te Leiden, Aveco de Bondt, Driebergen, 17 februari 2009, projectnummer 081353) opgesteld in verband met de aanwezigheid van verontreinigingen met olieproducten, zware metalen, PAK en asbest in de verhardingslaag ter plaatse. De verhardingslaag maakt momenteel geen onderdeel uit van de bodem maar zal na de herbestemming haar functie als ophooglaag verliezen, waarmee de laag als bodem geclassificeerd dient te worden.

In dat geval is sprake van een integrale verontreiniging met metalen en PAK, waarin lokaal verontreinigingen met olieproducten en asbest aanwezig zijn.

Middels sanering worden de milieuhygiënische beperkingen van de verontreiniging ten behoeve van de voorgenomen herontwikkelingen opgeheven. Het saneringsplan beschrijft de saneringsmaatregelen, voorbereidingen en organisatie die nodig zijn voor uitvoering. Dit plan is inmiddels ter goedkeuring voorgelegd aan het bevoegd gezag, zijnde de Milieudienst West-Holland en ligt momenteel ter inzage.

6.3 Geluid

In het kader van de Wet geluidhinder dient voor de ontwikkeling van geluidsgevoelige functies een akoestisch onderzoek te worden verricht wanneer de locaties binnen de onderzoekszones van wegen vallen. 30 km-zones zijn hierbij uitgezonderd. Omdat de verkeersintensiteiten op de Hugo de Vrieslaan (30 km-zone) hoog zijn, is deze weg ook in het akoestisch onderzoek meegenomen.

Een woonwagenlocatie is in zijn geheel aan te merken als geluidgevoelige functie. Door DHV is akoestisch onderzoek uitgevoerd in verband met:
— de ligging in de zone van het spoor;
— de ligging in de zone van de verlengde Hugo de Vrieslaan;
— de nabijgelegen tennisvereniging.

Akoestisch onderzoek heeft plaatsgevonden aan de grens van de locatie en dus niet bij de woonwagens zelf. Woonwagens zelf zijn niet of nauwelijks te isoleren. Uit het akoestisch onderzoek blijkt wat de geluidsbelasting is ter plaatse van de grens van de locatie. Verder blijkt of er sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde of maximale grenswaarde en welke maatregelen genomen moeten worden. Het akoestisch onderzoek is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder in de paragrafen 6.3.1 en 6.3.2 worden kort de resultaten vermeld.

6.3.1 wegverkeer

De voorkeursgrenswaarde als gevolg van het verkeer op de Oegstgeesterweg wordt ter plaatse van de inrichtingsgrens marginaal overschreden. Er hoeven geen dure maatregelen te worden genomen.

6.3.2 spoor

De voorkeursgrenswaarde als gevolg van het railverkeer wordt ter plaatse van de inrichtingsgrens fors overschreden. Het plaatsen van een scherm is de meest effectieve maatregel. Met de realisatie van een scherm wordt een gat gedicht tussen twee bestaande schermen. De maatregel vloeit ook voort uit de Geluidnota dat door de Raad van Leiden is vastgesteld.

6.4 Luchtkwaliteit

Toetsing wet

Op 15 november 2007 is de wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Deze 'Wet luchtkwaliteit' vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De kern van de nieuwe wetgeving bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen, zoals ook al het geval was onder het Besluit luchtkwaliteit. Nieuw zijn het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet langer te worden getoetst aan de grenswaarden.

Op dit moment geldt een overgangsperiode waarin de grens ligt bij 1% van de grenswaarde (= 0,4 µg/m^3) voor stikstofdioxide en fijn stof. Per ontsluitingsweg worden minder dan 500 woningen gerealiseerd waardoor het plan volgens bijlage 3B van de *'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'* een project 'niet in betekenende mate' is. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden.

Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient wel afgewogen te worden of het aanvaardbaar is om het plan op deze locatie te realiseren. Voor deze afweging kan getoetst worden aan de ambitie uit het Milieubeleidsplan 2003-2010. Daarnaast is het van belang of de luchtkwaliteit verslechterd door de realisatie van het plan.

Toetsing Milieubeleidsplan 2003-2010

De ambitie uit het Milieubeleidsplan 2003-2010 luidt: op het merendeel van de plaatsen waar mensen wonen, sporten of anderszins langdurig verblijven is de concentratie aan luchtverontreinigende stoffen in 2010 beduidend lager dan de toegestane grenswaarden. In de praktijk is de term beduidend lager dan de grenswaarden gesteld op 36-38 µg/m^3. Aan deze ambitie kan worden voldaan.

Verslechtering luchtkwaliteit

Door de realisatie van het plan wordt geen extra verkeer aangetrokken. De huidige plannen laten minder woonwagens toe (90) dan het aantal dat op dit moment op de locatie is gevestigd (104). De verkeersaantrekkende werking is dus ook minder. Derhalve is er geen sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie lucht

Het plan voldoet aan de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteitseisen. Verder zal de luchtkwaliteit ter plaatse van de locatie niet verslechteren. Hierdoor zijn er geen belemmeringen voor dit plan met betrekking tot de luchtkwaliteit.

6.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (onder andere van gevaarlijke stoffen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden.

Risicobronnen kunnen onderscheiden worden in risicovolle inrichtingen (onder andere lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen en leidingen (onder andere aardgas, vloeibare brandstof en elektriciteit). Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobron en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

De Milieudienst Zuid-Holland heeft het ruimtelijke plan ten aanzien van externe veiligheid op verschillende aspecten bekeken, namelijk:
- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water;
- vervoer van gevaarlijke stoffen via leidingen.

Externe veiligheid en bedrijven

Voor veiligheid in de nabijheid van bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen bedrijven die vallen onder het BEVI. Het plangebied ligt niet in het invloedsgebied van een bedrijf met risicovolle activiteiten.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en water

De regelgeving voor transport van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (min. V&W, 2004). Het plangebied ligt niet binnen een invloedsgebied van een transportas.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door transportleidingen

Het plangebied ligt niet in het invloedsgebied van een hoge druk aardgasleiding met een milieuzonering.

Conclusie externe veiligheid

De Milieudienst concludeert dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor het programma zoals opgenomen in dit bestemmingsplan.

6.6 Molenbiotoop

Naar de invloed van de nieuwe ontwikkelingen op het windaanbod van de nabijgelegen molens is een onderzoek (Peutz, 2009) verricht. Ten aanzien van de molens kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

De Kikkermolen
In de bestaande situatie vindt reeds een overschrijding van de molenbiotoop plaats door bebouwing in het plangebied, bebouwing in de omgeving en begroeiing. Gezien de gelijke hoogte van de geplande nieuwbouw ten opzichte van de bestaande bebouwing, uitgaande van een bouwhoogte van 4,5 m, zal de invloed van nieuwbouw op de draaicapaciteit van de molen slechts minimaal zijn. Indien de bouwhoogte echter in de eerste 165 m maximaal 6,3 m bedraagt, zal het windklimaat voor de molen verslechteren ten opzichte van de bestaande situatie. Tevens dient een verslechtering van het windklimaat verwachte te worden indien de geplande begroeiing binnen 195 m afstand tot de molen geplaatst wordt. De invloed van de nieuwbouw bedraagt, uitgaande van de representatieve windstatistiek voor de bouwlocatie, maximaal 4% van de totale draaicapaciteit van de molen. Dit zal in werkelijkheid door nu reeds aanwezige schending van de molenbiotoop lager zijn.

Tabel 1 Maximaal toelaatbare obstakelhoogtes volgens molenbiotoop ´De Kikkermolen´ (Peutz, 2009)

Afstand tot molen	Maximaal toegestane obstakelhoogte (t.o.v. NAP)
0 tot 100 meter	0,5 meter
100 meter	3,8 meter
150 meter	5,5 meter
200 meter	7,2 meter
250 meter	8,8 meter
300 meter	10,5 meter
350 meter	12,2 meter
400 meter	13,8 meter

Gelet op het maatschappelijk belang van de herstructurering, het beperkte effect van de nieuwbouw en gezien het effect van de begroeiing binnen 195 m afstand, is ervoor gekozen om ten aanzien van de beplanting de molenbiotoop leidend te laten zijn binnen de molenbeschermingszone. Het groenplan voor de locatie zal dan ook worden afgestemd met de sectie molens van de provincie Zuid-Holland. Deze groenvoorzieningen zullen moeten voldoen aan de eisen voor de molenbiotoop.

De Herder en de Marendijkmolen
Zowel in de bestaande als in de geplande situatie vindt geen overschrijding van de molenbiotoop plaats ter plaatse van het plangebied. Het beboste gebied, gelegen tussen de molen en het plangebied, overschrijdt reeds de molenbiotoop.

Gezien de resultaten van het theoretisch onderzoek, beperkte maximale invloed van circa 4%, wordt een aanvullend onderzoek niet noodzakelijk geacht.

6.7 Flora en fauna

In verband met de uitvoerbaarheid dient in ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met de actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet. Omdat in voorliggend geval geen beschermde natuurgebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet aanwezig zijn ter plaatse of in de nabijheid van het plangebied, dient alleen rekening te worden gehouden met de Flora- en faunawet.

Uit het verkennend onderzoek naar natuurwaarden (MWH b.v., 2008) is geconcludeerd dat er geen aanleiding is om de sloop van het gebouwcomplex en de daaruit volgende werkzaamheden te beoordelen als strijdig met de Flora- en faunawet. Er zijn geen beschermde flora en fauna aangetroffen en er lijkt geen sprake van vaste verblijfsplaatsen van vleermuizen en/of holenbroeders zoals de specht en de uil.

Bovendien zijn er voldoende uitvluchtmogelijkheden voorhanden voor de diersoorten die er mogelijkerwijs wel te verwachten zijn (Heemtuin).

De locatie lijkt vooralsnog van marginaal belang als (zomer)verblijfplaats voor vleermuizen. Absolute zekerheid is er echter nooit omdat de dieren zich gedurende het jaar verplaatsen.
Alleen de bomenrij heeft een duidelijke functie als jachtgebied of aanvliegroute. Het gaat echter om enkele individuen van de Gewone dwergvleermuis en de Rosse dwergvleermuis. Er lijkt daarom geen direct belang te zijn op populatieniveau.

Er wordt aanbevolen om, in het kader van de geldende zorgplicht vanuit de Flora- en faunawet en het risico op verstoring van broedende vogels, met de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen (half maart tot eind juni). Dit houdt in dat eventuele groenstructuren en struweel geruimd dient te worden (indien er geen jaarrondbeschermde broedplaatsen in zitten) in het najaar en in de winterperiode. Voor werkzaamheden tijdens de broedperiode, dient rekening gehouden te worden met overlast door geluid, trillingen, verstoring en overmatig licht. Dit geldt met name voor vleermuizen in de periode tussen zonsondergang en zonsopgang (in de periode april tot en met september). Omdat vleermuizen zich gedurende het jaar verplaatsen dient men hiermee rekening te houden, indien de uitvoering van het werk nog enige tijd op zich laat wachten. In dit geval wordt aanbevolen om in een later stadium nog eenmaal een veldbezoek te doen om alle onzekerheid uit te sluiten. Tijdens de uitvoer van de werkzaamheden dient verder zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met de bestaande boom- en houtopstand.

6.8 Archeologie

De gemeente Leiden heeft een rijk bodemarchief. In de afgelopen decennia is bij tientallen opgravingen vastgesteld dat het onderzoek van de archeologische resten die in de bodem verborgen liggen een van de belangrijkste bronnen van kennis over de bewoningsgeschiedenis van de regio rondom Leiden vormt.

In het plangebied is ter voorbereiding op het bestemmingsplan een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (Becker & Van de Graaf, 2008). Uit het onderzoek blijkt dat de Mare ontstaan is als een kreek met een oeverwal en pas later door de groei van het veen veranderd is in een veenstroompje. Vanuit dit veenstroompje is bij zeer grote overstromingen in de Middeleeuwen in het hele plangebied een dikke laag klei afgezet op het veen. De top van het veen en de kleilaag zijn verstoord geraakt, de eerste door erosie, de tweede door graafwerkzaamheden die te maken hebben gehad met de bouw van het woonwagencentrum. Op de oeverwal van de Mare kunnen archeologische resten aanwezig zijn. Deze mogelijke resten zitten echter op een diepte van ten minste 2,0 m onder maaiveld. De archeologische verwachting voor het veen en kleipakket, dichter bij het maaiveld, is veel lager. Op grond van de natte landschappelijke situatie die hoort bij deze sedimenten is het onwaarschijnlijk dat het plangebied voor het einde van de Late Middeleeuwen of het begin van de Nieuwe tijd anders te gebruiken was dan als weiland. Resten van een schans uit de tijd van het beleg van Leiden liggen niet in het plangebied.

7 Watertoets

Voor elke ruimtelijke ontwikkeling is de opstelling van een waterparagraaf verplicht gesteld, mede in relatie tot de watertoets. In deze paragraaf dient te worden verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding. Ten behoeve van de vulling van deze paragraaf dient een watertoets verricht te worden. De watertoets geeft een beknopte beschrijving van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

7.1 Watersysteem en waterberging

Het Trekvaartplein en Poelgeest vormen samen één watersysteem van de Broek en Simontjespolder. Wel is er een peilverschil. Poelgeest ligt op -1,7 m NAP en Trekvaartplein 20 cm lager op -1,9 m NAP. De sloten zijn smal en hebben steile taluds. Op de kop van het Trekvaartplein is het watersysteem her en der onderbroken. De polder watert af op de trekvaart (boezemwater). De pioniervegetatie van bomen en riet is gaan overwoekeren.

Eisen en wensen voor nieuwe situatie:
- Het watersysteem moet intact blijven. Huidig oppervlaktewater mag niet worden gedempt of moet worden gecompenseerd.
- De huidige oever van de Haarlemmer Trekvaart is hard. Deze mag niet verder naar het water worden gelegd. Als de dijk moet worden verbreed zal dat aan de polderkant moeten gebeuren.
- Voor nieuw verhard oppervlak van meer dan 500 m² moet er 15% extra water worden toegevoegd binnen hetzelfde watersysteem. Dit is een harde eis. De plek waar waterberging wordt gerealiseerd is, binnen het peilvlak, redelijk vrij.
- Voor duikers gelden minimale maten en een maximale lengte van 15 m.
- Wens is om de watercirculatie in de kop te verbeteren. Dit kan mooi gecombineerd worden met extra waterberging.
- Geef de sloten een talud van maximaal 1:3 met bij voorkeur een natuurlijke inrichting van de oever. Voor ecologische inrichting is een subsidie beschikbaar.
- Er wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Wanneer schoon genoeg zal hemelwater worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Matig water moet nog bepaald worden. Vuil water van bijv. drukke wegen wordt naar het riool geleid.
- Een brug is minimaal 2 m breed en 1,25 m hoog en mag geen opstuwing veroorzaken.
- Vermijd gebruik van ongecoat koper, lood en zink.

7.2 Bestaande polderwatergangen

In elk geval moeten alle watergangen worden gebaggerd en tot de vereiste diepte worden vergraven. Dit is waarschijnlijk 60 cm diepte, aan te geven door het Hoogheemraadschap. Bij een waterstand van NAP – 1,80 m moet de bodem komen op NAP – 2,40 m. De kwaliteit van de bagger is (nog) onbekend.

Er dient gerekend te worden op afvoeren naar een baggerdepot voor definitieve opslag. De polderwatergangen blijven in beheer en onderhoud van het waterschap. De vermoedelijke diepte moet 60 cm water zijn. Langs de watergangen moet een oevervoorziening worden aangebracht. De taluds moeten in verband met onderhoud worden gemaakt met een helling van maximaal 1:3. Daar waar geen taluds kunnen komen, moet rekening worden gehouden met een verankerde hardhouten beschoeiing.

7.3 Waterinrichtingsplan

Het plangebied is aan de oost- en zuidzijde omsloten door sloten die zullen worden verbeterd. De sloten worden op een milieuvriendelijke wijze aangelegd en ingericht waardoor het waterbergend vermogen zal toenemen. De oevers zullen minder stijl worden en breder van opzet. Om de waterkwaliteit van het water in de sloten rondom het Trekvaartplein te verbeteren zal in de uitwerking in de noordpunt van het plangebied een verbinding moeten worden gemaakt tussen de sloten langs de Haarlemmerweg en de Broekweg, zodat een goede doorstroming mogelijk wordt. Daar waar de sloten grenzen aan openbare verblijfsruimten van het Trekvaartplein zal rekening gehouden worden met een kindveilige inrichting van de oevers. Voor de waterberging wordt gebruik gemaakt van het bestaande oppervlaktewater van de sloten rondom het Trekvaartplein.

7.4 Advies Hoogheemraadschap van Rijnland

Indien het verhard oppervlak in een plan toeneemt, zal het regenwater sneller naar het oppervlakte water toestromen. Om problemen niet op de omgeving af te wentelen, is voldoende bergingscapaciteit binnen het watersysteem nodig. Uitgangspunt hierbij is geen verslechtering van de huidige situatie. Dit betekent dat toename van verharding moet worden gecompenseerd door extra open water te graven. In Rijnlands beleid is vastgelegd dat voor nieuw verhard oppervlak van meer dan 500 m², 15% van de toename van verharding als ‘functioneel’ open water moet worden gerealiseerd. De compensatie moet in hetzelfde peilgebied plaatsvinden. Functioneel houdt dit in dat het open water in open verbinding staat met het overige oppervlakte water binnen het watersysteem. Siervijvers zonder verbinding met het oppervlaktewater vallen hier niet onder. Het open water dient bij voorkeur zonder duikerverbinding te worden gerealiseerd. Het waterschap geeft de voorkeur een verbrede watergang in de directe nabijheid van het plangebied.

In het plan is sprake van een toename van het verhard oppervlak van meer dan 500 m². In totaal wordt voorzien in de aanleg van circa 9.200 m² extra verhard oppervlak. Er zal in dit geval 15% van de toename van verharding als ‘functioneel’ open water gerealiseerd moet worden. Dit komt neer op circa 1.380 m². Deze watercompensatie zal plaatsvinden door met name een verbreding van de bestaande watergangen. Voor de realisatie van dit ‘functioneel’ open water is op de verbeelding een aanduiding ‘waterberging’ opgenomen met daaraan gekoppeld de regeling dat ter plaatse van deze aanduiding minimaal 1.380 m² aan functioneel’ open water aangelegd moet worden.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft in het vooroverleg aangegeven geen opmerkingen te hebben ten aanzien van het wateraspect.

8 Duurzame ontwikkeling

8.1 Inleiding

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

8.2 Duurzame stedenbouw

Duurzame stedelijke ontwikkeling is vooral het inspelen op de kansen van de nieuwe bouwlocatie. Juist door in een vroegtijdig stadium aandacht te besteden aan de specifieke kenmerken en mogelijkheden van de bouwlocatie kan er voor gezorgd worden dat er een aantrekkelijke woon- en voorzieningenomgeving ontstaat. In de planontwikkeling wordt daarom op alle schaalniveaus speciale aandacht gegeven aan aspecten van duurzaam bouwen, gebaseerd op het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw met minimaal het daarin omschreven ambitieniveau ‘….altijd doen’.

8.3 DuBo-pluspakket (2004)

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

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

8.4 Taakstelling klimaatbeleid

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

8.5 Trekvaartplein

Het plan is groter dan 1 ha. en omvat een woonbuurt met circa 90 kavels en valt dus binnen de reikwijdte van het Beleidskader Duurzame Stedenbouw. Daarom is de standaardambitietabel voor Trekvaartplein ingevuld. In de ambitietabel Trekvaartplein zijn relevante en uitvoerbare deelaspecten aangevinkt. Waar mogelijk zijn deze ambities al vertaald in het schetsontwerp. Andere ambities worden in de uitwerking meegenomen en naar concrete maatregelen vertaald. Alle maatregelen worden in een volgende fase in een monitorplan vastgelegd en tijdens de realisatiefase geraadpleegd.

Voor Trekvaartplein geldt een extra ambitie voor ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en sociale samenhang. Zo is er bij de verkaveling sterk gelet op veiligheid en kindvriendelijkheid, op de mogelijkheid tot sociale controle en op het opnemen van deelruimtes voor de verschillende leeftijdsgroepen. Het raamwerk en de openbare ruimte krijgen een doordachte, hoogwaardige en duurzame inrichting. De overgang van openbaar naar privé wordt helder en controleerbaar vormgegeven. Daardoor is weer ruimte voor veel flexibiliteit binnen de kavels.

Door de carré van groen en water om het woongebied te behouden en in te zetten krijgt de buurt een sterk groen karakter. Waar mogelijk zal hemelwater worden afgevoerd naar oppervlaktewater en zal er ondergrondse afvalinzameling worden toegepast.

De verkeersveiligheid staat voorop door toepassing van korte overzichtelijke woonstraten en lage snelheden van ten hoogste 30 km/u. Doorgaande fietspaden worden waar mogelijk in de voorrang gezet. Voor de woningen geldt dat er vooral ingezet wordt op grote flexibiliteit. Aan woonwagens worden wettelijk geen eisen gesteld, voor wat betreft de energieprestatie, maar maatregelen worden snel terugverdiend en reduceren de woonkosten! Voldoende isoleren en ventileren houden de woonlasten (energiekosten) laag en een gezond binnenmilieu hoog. Woonwagens zijn ook geschikt voor de toepassing van zonne-energie. Hiervoor worden subsidiemogelijkheden onderzocht. De overheid werkt momenteel aan een subsidie voor zonnepanelen en zonneboilers hoofdzakelijk gericht op particulieren. Dit kan worden gezien als een extra-ambitie voor het deelaspect duurzame energie. Tot slot zal binnen de sociaal maatschappelijke ondersteuning voor Trekvaartplein gewerkt worden aan stimulering van wijkinitiatieven. Ook wordt onderzocht of er een mogelijkheid bestaat voor een nieuwe multifunctionele gemeenschappelijke voorziening. Een reservering voor deze gemeenschappelijke voorziening is op een zeer centrale locatie in het schetsontwerp opgenomen.

Als bijlage van dit bestemmingsplan is een Ambitietabel Duurzame stedenbouw voor Trekvaartplein opgenomen.

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Economische uitvoerbaarheid

De herstructurering van het grondgebied vertoont een financieel tekort. Op grond van het feit dat alle gronden van de gemeente zijn, is de gemeente verantwoordelijk voor het welslagen van het plan en draait op voor de tekorten van de grondexploitatie. De gemeente heeft daarvoor middelen beschikbaar, zodat de economische uitvoerbaarheid verzekerd is. Op deze gronden is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie zogenaamd anderszins verzekerd. Voor het overige bepaalt de gemeente het tijdvak en de fasering als bedoeld in artikel 6.13 lid 1 van de Wro en de uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13 lid 2 van de Wro. Derhalve behoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld (conform de situatie zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 van de Wro).

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Al vele jaren zijn er plannen voor het verbeteren en vernieuwen van het woonwagencentrum Trekvaartplein. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft op 22 december 2006 het principebesluit genomen om te komen tot een herstructurering en gedeeltelijke deconcentratie van het Trekvaartplein. Vervolgens is de Nota van Uitgangspunten opgesteld, waarin een voorstel wordt gedaan met betrekking tot de herinrichting van het Trekvaartplein. Deze nota is vanaf 31 maart 2008 ter inzage gelegd voor het indienen van inspraakreacties, waarbij op 16 april 2008 een inspraakbijeenkomst heeft plaatsgevonden. De inspraakreacties zijn verwerkt in de Beantwoording Nota van Uitgangspunten Trekvaartplein van 27 mei 2008. Tevens hebben er over de herstructurering informatiebijeenkomsten plaatsgevonden voor bewoners en omwonenden van het woonwagencentrum.

Bij (kader)besluit van 9 juli 2008 is door de gemeenteraad een projectbesluit genomen over de herstructurering van het Trekvaartplein. Daarbij is –onder meer– voornoemde Nota van Uitgangspunten vastgesteld en is kennisgenomen van de daarop ingekomen inspraakreacties.

De herstructurering van de locatie Trekvaartplein wordt in juridisch-planologische zin mogelijk gemaakt door voor de locatie een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Besloten is om het bestemmingsplan niet (als voorontwerp) voor inspraak ter inzage te leggen, maar het bestemmingsplan als ontwerp voor het indienen van zienswijzen ter inzage te leggen.

Op grond van de geldende wetgeving is geen sprake van een inspraakverplichting bij het opstellen van een bestemmingsplan. Deze verplichting bestaat wel op grond van de Inspraakverordening, doch daaraan kan worden voorbijgegaan op grond van artikel 2 lid 3 onder d van diezelfde verordening.

Argumenten voor het niet ter inzage leggen van het (voorontwerp) bestemmingsplan voor inspraak zijn de omstandigheid dat bewoners en omwonenden al nauw betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van de herstructurering van het Trekvaartplein én omstandigheid dat de huidige woonsituatie onveilig is en zo snel mogelijk handhavend opgetreden dient te worden op grond van een nieuw bestemmingsplan Trekvaartplein.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft wel de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. Het ontwerpbestemmingsplan is ter inzage gelegd. Gedurende deze periode is de mogelijkheid geboden zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen. Deze ingediende zienswijzen komen ter sprake in paragraaf 9.4.

9.3 Vooroverleg

De nota van uitgangspunten Trekvaartplein is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betreffende personen en instanties.

De volgende personen en instanties hebben een reactie ingediend:

nr.	Naam	Reactie/Actiepunt
1	Liandon	Geen opmerkingen.
2	Provincie Zuid-Holland	Geen opmerkingen.
3	Tennet	Geen opmerkingen.
4	VROM Inspectie	Geen opmerkingen.
5	Rijksdienst Cultureel Erfgoed	Geen opmerkingen.
6	NS Reizigers	Geen opmerkingen.
7	Regionale Brandweer Hollands Midden	De door de regionale brandweer Hollands Midden gemaakte opmerkingen zijn daar waar planologisch mogelijk verwerkt in de toelichting (zie hoofdstuk 5) en vervolgens vertaald in de planregels.
8	Gemeente Oegstgeest	De gemeente Oegstgeest constateert dat de ontsluiting en aansluiting op de Hugo de Vrieslaan en de brug over de Haarlemmertrekvaart buiten het plangebied is gelaten. <u>Reactie gemeente</u> Het ontwerpbestemmingsplan Trekvaartplein omvat uitsluitend de herstructurering van het Trekvaartplein zelf. Voor andere projecten worden afzonderlijke planologische procedures doorlopen. Binnen het bestemmingsplan Trekvaartplein is door stedenbouwkundige afstemming rekening gehouden met de eventuele realisatie van aangrenzende projecten.

9	Hoogheemraadschap van Rijnland	In het plan zal er sprake zijn van een toename van het verhard oppervlak van circa 9.200 m². De watercompensatie zal plaatsvinden door met name een verbreding van de bestaande watergangen. Het hoogheemraadschap van Rijnland heeft een voorlopig wateradvies gegeven.
10	Gasunie	Geen opmerkingen.

9.4 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan 'Trekvaartplein' heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening vanaf 17 augustus 2009 tot en met 28 september 2009 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder de mogelijkheid geboden zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

Er zijn elf zienswijzen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan 'Trekvaartplein' binnen gekomen, waarvan negen ontvankelijk. De ontvangen zienswijzen zijn nader gewogen in de 'Zienswijzennota bestemmingsplan Trekvaartplein'. In deze nota, die als separate bijlage is toegevoegd, is aangegeven of de ingediende zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het voorliggende bestemmingsplan. Daarnaast is in de nota ook aangegeven welke ambtshalve wijzigingen de gemeente heeft doorgevoerd naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan.

10 Bronnen

10.1 Boeken en rapporten

- DHV (2009) *Bouwplan Trekvaartplein te Leiden. Tennisvereniging Unicum Onderzoek Industrielawaai*, mei 2009, Sa.C5928.R02.
- Drost, C. (2009) *Saneringsplan Trekvaartplein (noordelijk deel) te Leiden,* Driebergen: Aveco de Bondt-rapportage
- Enno Zuidema Stedebouw bv, *Nota van Uitgangspunten*, gemeente Leiden, Rotterdam; 18 maart 2008.
- MHW b.v. (2008) *Verkennend onderzoek huidige natuurwaarden en boomtaxatie ten behoeve van Woonwagencentrum Trekvaartplein te Leiden*, Delft: MWH b.v.
- Peutz b.v. (2009) *Theoretische studie naar de invloed van het nieuwbouwplan Trekvaartplein op het windaanbod van de molens 'De Kikkermolen', 'De Herder' en de 'De Marendijkmolen*, Mook: Peutz b.v.
- Wilbers, A. (2008) *Archeologisch Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek (IVO*), *verkennende fase Trekvaartplein Leiden,* Noordwijk: Becker & Van de Graaf b.v.
- VROM-Inspectie, *Handreiking brandveiligheid van woonwagens en woonwagenlocaties*, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, VROM 8304, april 2009.

Bijlage Ambitietabel Duurzame Stedenbouw Trekvaartplein Leiden

versie 12 december 2007

Bijlage 1: Ambitietabel Duurzame Stedenbouw Trekvaartplein Leiden

duurzaamheidthema	✓ relevant	deelaspect	✓ basis	Basisambitie	✓ extra	Extra-ambitie
PEOPLE						
leefbaarheid	✓	sociale veiligheid	✓ ✓	• duidelijk onderscheid tussen openbaar en privé • politiekeurmerk en aandacht voor brandveiligheid	✓	• sociale controle door veel zicht op de wegen / pleinen
		externe veiligheid	✓ ✓	• PR-contour $< 10^{-6}$ nieuwbouw • geen overschrijding van het groepsrisico of zoveel mogelijk beperken		• PR-contour $=< 10^{-6}$ nieuwbouw • PR-contour $< 10^{-6}$ bestaande bouw • substantiële onderscheiding van het groepsrisico
		inrichting OR	✓ ✓	• dubo+ -pakket (GWW) • toegankelijkheid, doorgankelijkheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid voor mindervalide obstakelvrij	✓	• deelruimtes met verschillende functies en belevingen voor alle leeftijdgroepen
		groen in de wijk	✓ ✓	• boomnorm 0,9 boom / woning • Groennorm 50 - 75 m^2 / woning • differentiatie van groengebieden bij nieuwbouw		• toevoegen van groen in de bestaande wijk • netwerk van groene elementen (nieuwbouw) • boomnorm van 0,9 boom/inwoner
Gezondheid	✓	lucht	✓	• handhaving van lagere waarden dan de grenswaarden NO_x , PM10 voor verblijfsgebieden (< 40 µg / m^3)		• handhaving van 5 % tot 10 % lagere grenswaarden NO_x en PM10 voor verblijfsgebieden (38 tot 36 µg / m^3)
		geluid	✓ ✓ ?	• woningen hebben een geluidsluwe zijde • bij voorkeur geen dove gevel toepassen • bij overschrijding van het gebiedsgerichte geluidsniveau of voorkeurswaarde Wet geluidshinder wordt akoestische compensatie toegepast • ~~saneren van A-lijst woningen met een hoge geluidsbelasting~~		• ~~saneren van B-lijst woningen met een hoge geluidsbelasting~~
		geur	✓	• voorkomen van nieuwe bronnen van stankoverlast		• Er is sprake van een acceptabel hinderniveau. Bij onaangename geuren (H= -): 1 ge/m^3 98-Percentiel Bij neutrale geuren (H= 0): 10 ge/m^3 98-Percentiel Bij aangename geuren (H= +) : 100 ge/m^3 98-Percentiel
sociale cohesie	✓	sociale mix	✓ ✓	• streven naar heterogene samenstelling in de wijk • minimaal 30% sociale woningbouw • levensloopbestendig bouwen		• ~~bij nieuwbouw van 10 tot 50 woningen, geldt minimaal 30% sociale woningbouw~~
		integratiebeleid	✓ ✓	• Stimulering van wijkvereniging • Doelgroepen bij het planproces betrekken	✓	• Stimuleren van wijkinitiatieven
culturele waarde	✓	waardevolle elementen	✓ ✓	• waardevolle elementen die niet beschermd zijn inventariseren en documenteren, dan een waarde toekennen • minimaal één model ontwikkelen waarbij het element ruimtelijk functioneel kan worden ingepast		• alle waardevolle elementen worden in het nieuwe ruimtelijke concept geïntegreerd en versterkt
		historische structuren	✓ ✓	• historische structuren die niet beschermd zijn inventariseren en documenteren • minimaal één model ontwikkelen waarbij de oude structuren nog herkenbaar zijn		• historische structuren zijn als ruimtelijke drager uitgangspunt van het stedenbouwkundige plan.
kwaliteit gebouwen	✓	woningen	✓ ? -	• DuBo^{plus} pakket: basisambitieniveau voor de woningnieuwbouw • ~~DuBo^{plus} pakket: basisambitieniveau voor de woningbouw beheer~~ • voldoet aan basispakket woonkeur • verbetering geluidsisolatie voor zowel lucht- als contactgeluid met +5 dB t.o.v. het bouwbesluit • ~~woninggrootte > 100 m^2 GBO (Leiden)~~		• minimaal 18 variabele maatregelen uit het DuBo^{plus} pakket woningnieuwbouw • minimaal 12 variabele maatregelen uit het DuBo^{plus} pakket woningbouwbeheer • voldoet aan pluspakket gebruikskwaliteit en veiligheid Woonkeur • verbetering geluidsisolatie voor zowel lucht- als contactgeluid met +10 dB t.o.v. het bouwbesluit
	✓	utiliteitsgebouwen	✓	• DuBo^{plus} pakket: basisambitieniveau voor de utiliteitsbouw		• tenminste 30% van de variabele maatregelen van minimaal vier zelf te kiezen thema's uit het DuBo^{plus} pakket

PLANET						
ruimtegebruik	✓	herstructurering	✓ ✓ ✓	• inventarisatie en afweging herbruikbare kwaliteiten • prioriteit voor aanpak bestaande locaties / gebouwen (woon/werk) • efficiënte (milieu)zonering		• ~~intensief ruimtegebruik~~ • ~~meervoudig/dubbel ruimtegebruik toepassen (ruimtelijk en in de tijd)~~
		uitbreiding	- -	• zorgvuldige landschappelijke inpassing en aansluiting • mits ruimtelijk en functioneel onderbouwd en efficiënte (milieu)zonering		• ~~intensief ruimtegebruik~~ • ~~meervoudig ruimtegebruik toepassen~~
water, opp. water	✓	hemelwater	✓	• opstellen van waterparagraaf	✓ ?	• afkoppelen, bergen of infiltreren, afvoeren • drainage afvoeren naar oppervlaktewater
		oppervlaktewatersysteem	✓ ✓ -	• opstellen van waterparagraaf • toepassen van natuurvriendelijke oevers, waar mogelijk • waterhuishoudkundigplan opstellen bij nieuwbouw	? ?	• peilfluctuatie met in-/ uitlaat • 50% van alle oevers natuurvriendelijk inrichten • water als ruimtelijk element in het plan opnemen • doorkoppelen van watersystemen in het plangebied
		oppervlaktewaterkwaliteit	✓	• geen stank en geen overlast		• helder, schoon water en voldoet aan MTR-normen
Energie	✓	energieprestatie op locatie (EPL)	-	• ~~EPL = 7,2 (30% CO_2-reductie) in het projectgebied > 250 woningequivalenten~~		• EPL = 8 (41 % CO_2- reductie) in het projectgebied > 250 woningequivalenten
		duurzame energie opwekking	✓ ?	• streven naar 5% van het energieverbruik binnen het projectgebied duurzaam opwekken • verkaveling met minimaal 70% van de woningen gunstig op de zon georiënteerd	? ?	• 20% van het energieverbruik binnen het projectgebied wordt duurzaam opgewekt • verkaveling met 100 70% van de woningen gunstig op de zon georiënteerd
		energie gebruik gebouwen en OR	✓ ✓	• DuBo^{plus} pakket • energiezuinige straatverlichting en verkeersregelinstallaties	-	• EPC 20% lager dan Bouwbesluit in samenhang met EPL
natuur / ecologie	✓	waardevolle elementen	✓ ✓ ✓	• inventariseren en documenteren • toepassen Gedragscode (Leiden) • minimaal één model ontwikkelen waarbij de ecologisch waardevolle elementen behouden worden		• ecologisch waardevolle elementen herkenbaar in ruimtelijk concept integreren
		natuur	-	• Ecologische (Hoofd) Structuur wordt onderdeel van het ruimtelijke concept		• toevoegen van natuur en aanvulling van de Ecologische (Hoofd) Structuur
verkeer / mobiliteit	✓	autogebruik	 - ✓ ✓ ✓	• ~~VPL studie voor projecten met meer dan 800 woningen~~ • autoluwe verblijfsgebieden • verkeersremmende maatregelen geluids- en trillingsarm uitvoeren • onderzoek naar geluidsreducerend asfalt op 50 km/h wegen • Verkeersremmende maatregelen volgens Duurzaam Veilig inrichten	✓	• geen doorgaande 50 km/h wegen in verblijfsgebieden
		OV	✓ ✓ ✓	• sociaal veilige haltes en routes naar haltes • 60% - 80% woonadr. binnen de b-kom op max. 500m v OV halte • halte bij wijk- / buurtvoorziening	✓	• 100% van de woonadressen binnen de b-kom op max. 500 m van OV halte • bevorderen van P+R voorzieningen
		fiets / langzaam verkeer	✓ ✓	• veilige en aantrekkelijke lv-routes volgens Duurzaam Veilig • Veilige oversteekgebieden	✓ -	• sluitend fietspadennet • voorrang voor fiets op solitaire regionale routes en verblijfsgebieden
		parkeren	✓ ✓	• CROW parkeernorm • Onderzoek ondergronds parkeren	✓	• geclusterd parkeren
Materiaal	✓	hergebruik	✓	• aandacht voor duurzaam slopen	? ?	• minimaal 7 op de schaal Slooptool • demontabel en herbruikbaar materiaal toepassen
		milieubelasting	✓	• DuBo^{plus} pakket (GWW)		• variabele maatregelen GWW voor 2% van de stichtingskosten • producten met milieukeur • vernieuwbare grondstoffen
afval	✓	inzameling	✓ ✓ ✓	• gescheiden inzameling volgens Landelijke afvalplan (LAP) • bevorderen van afvalscheiding door gerichte informatie • netwerk van inzamelpunten voor gescheiden afval	✓	• inzamelpunten op korte loopafstanden, op goed toegankelijke en veilige plekken • ondergrondse afvalcontainers toepassen

PLANET						
ruimtegebruik	✓	herstructurering	✓ ✓ ✓	• inventarisatie en afweging herbruikbare kwaliteiten • prioriteit voor aanpak bestaande locaties / gebouwen (woon/werk) • efficiënte (milieu)zonering		• ~~intensief ruimtegebruik~~ • ~~meervoudig/dubbel ruimtegebruik toepassen (ruimtelijk en in de tijd)~~
		uitbreiding	- -	• zorgvuldige landschappelijke inpassing en aansluiting • mits ruimtelijk en functioneel onderbouwd en efficiënte (milieu)zonering		• ~~intensief ruimtegebruik~~ • ~~meervoudig ruimtegebruik toepassen~~
water, opp. water	✓	hemelwater	✓	• opstellen van waterparagraaf	✓ ?	• afkoppelen, bergen of infiltreren, afvoeren • drainage afvoeren naar oppervlaktewater
		oppervlaktewatersysteem	✓ ✓ -	• opstellen van waterparagraaf • toepassen van natuurvriendelijke oevers, waar mogelijk • waterhuishoudkundigplan opstellen bij nieuwbouw	? ?	• peilfluctuatie met in-/ uitlaat • 50% van alle oevers natuurvriendelijk inrichten • water als ruimtelijk element in het plan opnemen • doorkoppelen van watersystemen in het plangebied
		oppervlaktewaterkwaliteit	✓	• geen stank en geen overlast		• helder, schoon water en voldoet aan MTR-normen
Energie	✓	energieprestatie op locatie (EPL)	-	• ~~EPL = 7,2 (30% CO_2 reductie) in het projectgebied > 250 woningequivalenten~~		• EPL = 8 (41 % CO_2- reductie) in het projectgebied > 250 woningequivalenten
		duurzame energie opwekking	✓ ?	• streven naar 5% van het energieverbruik binnen het projectgebied duurzaam opwekken • verkaveling met minimaal 70% van de woningen gunstig op de zon georiënteerd	? ?	• 20% van het energieverbruik binnen het projectgebied wordt duurzaam opgewekt • verkaveling met 100 70% van de woningen gunstig op de zon georiënteerd
		energie gebruik gebouwen en OR	✓ ✓	• DuBo^{plus} pakket • energiezuinige straatverlichting en verkeersregelinstallaties	-	• EPC 20% lager dan Bouwbesluit in samenhang met EPL
natuur / ecologie	✓	waardevolle elementen	✓ ✓ ✓	• inventariseren en documenteren • toepassen Gedragscode (Leiden) • minimaal één model ontwikkelen waarbij de ecologisch waardevolle elementen behouden worden		• ecologisch waardevolle elementen herkenbaar in ruimtelijk concept integreren
		natuur	-	• Ecologische (Hoofd) Structuur wordt onderdeel van het ruimtelijke concept		• toevoegen van natuur en aanvulling van de Ecologische (Hoofd) Structuur
verkeer / mobiliteit	✓	autogebruik	 - ✓ ✓ ✓	• ~~VPL studie voor projecten met meer dan 800 woningen~~ • autoluwe verblijfsgebieden • verkeersremmende maatregelen geluids- en trillingsarm uitvoeren • onderzoek naar geluidsreducerend asfalt op 50 km/h wegen • Verkeersremmende maatregelen volgens Duurzaam Veilig inrichten	✓	• geen doorgaande 50 km/h wegen in verblijfsgebieden
		OV	✓ ✓ ✓	• sociaal veilige haltes en routes naar haltes • 60% - 80% woonadr. binnen de b-kom op max. 500m v OV halte • halte bij wijk- / buurtvoorziening	✓	• 100% van de woonadressen binnen de b-kom op max. 500 m van OV halte • bevorderen van P+R voorzieningen
		fiets / langzaam verkeer	✓ ✓	• veilige en aantrekkelijke lv-routes volgens Duurzaam Veilig • Veilige oversteekgebieden	✓ -	• sluitend fietspadennet • voorrang voor fiets op solitaire regionale routes en verblijfsgebieden
		parkeren	✓ ✓	• CROW parkeernorm • Onderzoek ondergronds parkeren	✓	• geclusterd parkeren
Materiaal	✓	hergebruik	✓	• aandacht voor duurzaam slopen	? ?	• minimaal 7 op de schaal Sloopkool • demontabel en herbruikbaar materiaal toepassen
		milieubelasting	✓	• DuBo^{plus} pakket (GWW)		• variabele maatregelen GWW voor 2% van de stichtingskosten • producten met milieukeur • vernieuwbare grondstoffen
afval	✓	inzameling	✓ ✓ ✓	• gescheiden inzameling volgens Landelijke afvalplan (LAP) • bevorderen van afvalscheiding door gerichte informatie • netwerk van inzamelpunten voor gescheiden afval	✓	• inzamelpunten op korte loopafstanden, op goed toegankelijke en veilige plekken • ondergrondse afvalcontainers toepassen

					✓	
bodem	✓	saneren	✓	• de risico's boven het MTR terugbrengen tot verwaarloosbare risico	?	• wijze waarop deze risico's worden teruggebracht en afgestemd op de historie en het gebruik van de bodem
		beheer	✓	• stand still	?	• optimaliseren van hergebruik waar dit zonder risico mogelijk is
		hergebruik	-	• gesloten grondbalans binnen locatie	?	• gesloten grondbalans binnen regio
		grondwater	✓	• verspreiding van verontreinigingen in freatisch en middeldiep grondwater tegengaan	?	• monitoren van de kwaliteit van het eerste watervoerend pakket
PROFIT						
levensloopbestendige wijk	✓	voorzieningen	✓ ✓	• aandacht voor korte en veilige routes naar bestaande wijkgerelateerde voorzieningen • economische en maatschappelijke voorzieningen in plangebied afstemmen op de doelgroepen	-	• projectgebied overstijgende voorzieningen
		woonmilieudifferentiatie	✓ ✓ ✓	• woonmilieus koppelen aan woonwensen van beoogde doelgroepen(woonvisie) • diff. en ruimtelijke integratie afstemmen op omgeving van plangebied • belanghebbende omwonenden betrekken bij het planproces	-	• Bovenlokale analyse van de woonmilieubehoefte
functiemenging in de wijk	✓	Wonen / werken	- ✓	• combinatie van woon/bedrijfsfuncties voor kleinschalige ambachtelijke en zakelijke dienstverlening • alleen werken aan huis regeling in woonwijken	- -	• creëer ruimte voor een bedrijfsverzamelgebouw en integreer deze in de wijk • grootschalige combinaties woon/werken
		voorzieningen	-	• combinatie van buurtvoorzieningen met woonfunctie	✓	• concentratie van buurtvoorzieningen in voorzieningencluster
flexibiliteit van de gebouwde omgeving	✓	functionele en ruimtelijke flexibiliteit	- ✓	• toepassen van functioneel aanpasbare gebouwen (voorz. , werken) • rekening houden met toekomstige uitbreidingen	- -	• rekening houden bij aanleg infrastructuur en inrichting openbare ruimte • ruimtelijke scenario's voor toekomstige uitbreidingen schetsen
Imago	✓	architectonische en ruimtelijke uitstraling	✓	• conform (op te stellen) beeldkwaliteitsplan / welstandnota	✓	• imagoverbetering door bijzondere aandacht voor hoogwaardige inrichting o.r. • bijzondere architectonische uitstraling
economische vitaliteit	✓	werkgelegenheid	✓	• aandacht voor bedrijvigheid in het plangebied	✓	• ondersteunen van initiatieven om werkgelegenheid in plangebied te creëren
		bedrijvigheid	-	• aandacht voor bedrijvigheid in het plangebied (groeimogelijkheden voor milieuhinderlijke bedrijven)		~~• parkmanagement is ingevoerd voor bedrijventerrein/winkelcentrum~~ • stimuleren van meer diversiteit van projectgebied overstijgende bedrijvigheid

Betekenis gebruikte symbolen:

✓ ambitie is relevant en maakt onderdeel uit van het programma van eisen.
? ambitie vereist nader (voor)onderzoek of is een actiepunt in de volgende fase.
- ambitie is niet relevant
doorhalen: ambitie is niet van toepassing

PEOPLE

Leefbaarheid

Leefbaarheid is het samenspel tussen fysieke kwaliteit, sociale kwaliteit, sociale kenmerken en veiligheid van de omgeving. De leefbaarheid wordt bepaald door de mate waarin de onderstaande factoren in een gebied worden beïnvloed.

- De waardering toegekend aan de (openbare) ruimte, over het nut van die ruimte voor mensen (=gebruikswaarde);
- De waardering, toegekend aan de (openbare) ruimte, over de effecten die die ruimte op mensen heeft (=belevingswaarde);
- De mate van aanpasbaarheid voor veranderende leefwensen en waardebehoud (=toekomstwaarde)

Deze factoren kunnen positief beïnvloed worden door bij het inrichten van het gebied aspecten zoals kwaliteit en veiligheid van de (openbare) ruimte en de gebouwen te optimaliseren. Ook milieufactoren zoals geluid- , lucht- en geurhinder spelen een belangrijke rol. Maar ook sociale cohesie en functiemenging in de wijk.

Sociale veiligheid

Onder sociale veiligheid wordt verstaan het gevoel van veiligheid (voel je je veilig in de wijk) en feitelijke veiligheid (komen er daadwerkelijke belmeldingen en andere incidenten voor). Bij sociale veiligheid is wat betreft het ruimtelijke aspect de inrichting van de openbare ruimte van belang. Hierbij spelen aspecten van overzichtelijkheid en verlichting een belangrijke rol.

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis gaat tijdens de productie, het behandelen of vervoer van gevaarlijke stoffen. In de ruimtelijke planning kan door middel van zonering al heel wat bereikt worden. Het verplaatsen van risicovolle bedrijven blijft natuurlijk ook een optie. Hiervoor wordt onderscheid gemaakt in het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico. Het Plaatsgebonden Risico (PR) is de kans per jaar, dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats in de nabijheid van een inrichting of transportroute zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een inrichting of op een transportroute waarbij een gevaarlijke stof is betrokken. Het Groepsrisico (GR) houdt niet alleen rekening met de kans op een ongeval en de kans op overlijden, maar ook met de verdeling en de dichtheid van aanwezige bevolking rond de inrichting. In tegenstelling tot het PR is het GR dus afhankelijk van het aantal mensen dat rond een bron aanwezig is. Het PR is als norm algemeen geaccepteerd maar niet wettelijk vastgelegd. Voor het GR geldt een oriënterende waarde en geen grenswaarde. Er is wel een inspanningsverplichting om aan deze oriënterende waarde te voldoen. Er wordt een AMvB voorbereid waarin de omgang met het GR wettelijk zal worden vastgelegd, maar de verwachting is dat het GR een oriënterende waarde blijft.

Inrichting openbare ruimte (OR)

De inrichting van de openbare ruimte gaat, mits goed aangelegd en beheerd, jaren mee. Als de openbare ruimte echter niet zorgvuldig of minimaal is ingericht, kan dit een aanleiding zijn voor een gevoel van sociale onveiligheid, verloedering en vervreemding waardoor de leefbaarheid achteruitgaat. Het verbeteren van de verkeersveiligheid in het kader van Duurzaam Veilig is dan één van de mogelijkheden. Maar ook externe veiligheid en sociale veiligheid zijn in dit kader van belang.

Groen in de wijk

Het groen in de wijk wordt kwantitatief bepaald door de boomsoorten en de groenmorm. Kwalitatief gezien kan onder groen worden verstaan: Schooltuinen, trapveldjes, parken, forten, oude muren, groen stroken, bermen, verwilderde landjes.. Ontwikkeling van groen in de wijk is voornamelijk een kwestie van ontwerp en beheer, omstandigheden scheppen om natuurlijke ontwikkeling te bevorderen.

Maatregelen ter bevordering van groen in de stad zijn gericht op het ontwikkelen en beheren van kleinschalig groen in een fijnmazig netwerk. Daarbij speelt het stimuleren van particulier initiatief en beheer een grote rol.

Buurt of wijkgroen draagt bij aan locale identiteit, geeft een binding met de woonomgeving en vormt een ontmoetingsplaats.

Wandelen, sporten, fietsen, spelen zijn activiteiten die men ook graag dicht bij huis doet binnen een afstand van 500 meter van de woning. Bij de eerste ontwerpen van een wijk zal voldoende buurtgroen, verspreid over de wijk, moeten worden gereserveerd. Voorkomen moet worden dat in de ontwikkelfase deze bestemming voor buurtgroen alsnog sneuvelt. In een bestaande wijk is het belangrijk het groen te handhaven. Een optimale inrichting is niet nodig. Ruimte voor de bewoners voor eigen initiatieven (buurtfeest, gemeenschappelijke tuin, speeltiek, trapveldje, natuur ervaren) kan leiden tot sociale cohesie en een buurtleven.

Gezondheid

Wonen, werken en recreëren in een gezonde en veilige leefomgeving is belangrijk. Als bedreigingen uit het milieu worden luchtverontreiniging, geluidshinder en geurhinder aangemerkt en zijn als deelaspect opgenomen. Voor gevoelige bestemmingen hanteert de GGDHM richtlijnen voor de kwaliteit van lucht, geluid en geur met o.a. minimale afstanden tot (snel)wegen. Maar ook op gebouwniveau kunnen verontreinigingen invloed op de gezondheid hebben. De gezondheidseffecten variëren van ziekten (zoals astma en allergieën) tot gevoelens van ongerustheid. Hiervoor zijn criteria opgenomen in het duurzaamheidsthema: Kwaliteit van de gebouwen.

Lucht

Luchtkwaliteit wordt bepaald door de mate van vervuiling. Het gaat dan om luchtverontreiniging door zwaveldioxide (SO_2), lood, stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM 10), koolmonoxide (CO) en Vluchtige Organische Stoffen (VOS) o.a. benzeen. Als blijkt dat grenswaarden uit het besluit zijn overschreden of naar verwachting zullen worden overschreden, moeten er maatregelen worden getroffen. Aan de emissies van NO_x en fijn stof zijn grenswaarden gesteld. NO_x komt vooral vrij bij het verbranden van (fossiele) brandstoffen. In Nederland veroorzaken verkeer en vervoer bijna 70 procent van de totale uitstoot van stikstofoxides. PM 10 bestaat uit kleine, niet-zichtbare deeltjes en druppeltjes (PM = Particulate Matter en omvat voornamelijk deeltjes (bijvoorbeeld roetdeeltjes) kleiner dan 10 micrometer). Een relatief groot deel van het fijne stof komt in woongebieden terecht. Het verkeer is met 30% van de totale uitstoot een grote bron van fijn stof in Nederland. Dieselmotoren zonder roetfilters zijn de grootste uitstoters van fijn stof. Een nieuwe dieselauto zonder roetfilter stoot per kilometer ongeveer 40 keer zoveel fijn stof uit als een nieuwe benzineauto met katalysator. Een deel van het fijn stof is afkomstig uit de natuur (voornamelijk van zee). Een derde bron van fijn stof is de industrie. Ook komt veel fijn stof overwaaien uit het buitenland. Fijn stof afkomstig van de uitstoot van het verkeer is nog veel kleiner dan fijn stof afkomstig van de industrie en natuur. Dit ultrafijn stof lijkt schadelijker dan stofdeeltjes afkomstig uit de andere bronnen.

Geluid

Geluid kan zo hard zijn, dat het hinderlijk wordt. Bovendien kan het schadelijk zijn voor de gezondheid. Zo kunnen hoge geluidsniveaus het gehoor beschadigen. Maar ook verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. Wat acceptabele geluidsniveaus zijn en wat niet, is in geluidsnormen vertaald. Per gebiedstype wordt een passend geluidsniveau vastgesteld (gebiedsgericht geluidsbeleid). Een "stiltegebied" binnen het woongebied verhoogt de gebruiks- en belevingswaarde. Bij het ontwerpen van woongebieden is het van belang om per woning een geluidsluwe zijde in het ontwerp op te nemen. Voorkomen moet worden dat dove gevels toegepast worden, omdat deze maatregel niet bijdraagt aan de woonkwaliteit.

Niet altijd zijn hoge geluidniveaus te voorkomen en in sommige gevallen is het ook niet realistisch om dat te ambiëren. Daarom is het mogelijk om bij de beoordeling van het geluidsniveau in het plangebied uitzonderingen toe te staan indien de ambitiewaarde voor een gebied wordt overschreden. Incidenteel, bijvoorbeeld langs wegen die het gebied doorsnijden, mag dus meer geluid worden toegestaan. Bij hoge uitzondering mag geluid tot de wettelijke maximaal toelaatbare grenswaarde (gevelwaarde) worden toegestaan. In beide gevallen moet dan wel met een akoestisch onderzoek aangetoond worden, dat het treffen van bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en het vergroten van de afstand tussen bron en ontvanger niet mogelijk zijn. Hoe hoger het geluidniveau, des te meer akoestische compensatie wordt toegepast. Veel woningen in de regio staan bloot aan meer verkeerslawaai dan wenselijk is. Bij renovatie of herstructurering is het van belang het aantal woningen met een te hoge geluidsbelasting te verminderen of maatregelen aan de woningen te treffen. De meest urgente woningen zijn opgenomen op de zogenaamde A-lijst. Bij de woningen worden indien relevant geluidsverdragende maatregelen genomen, ook wel gevelisolering genoemd. De voortgang van het saneren van deze woningen is echter afhankelijk van het vrijkomen van de benodigde financiën. Ook woningen die op de B-lijst staan kunnen een hoge geluidsbelasting ondervinden.

Geur

De ene geur is niet de andere, zo is de aard van de geur van een parfumfabriek niet gelijk aan de geur van een mestverwerkend bedrijf bij dezelfde hoeveelheid geureenheden per kubieke meter. Er zijn drie type geuren te onderscheiden.

- Aangename geuren (waardering +): Deze geuren worden rond een geuroncentratie van 1 ge/m^3 als neutraal ervaren, bij hogere concentraties (10 tot ca. 100 ge/m^3) zijn ze licht aangenaam, bij hogere concentraties neemt de aangenaamheid van de geur af, uiteindelijk tot een zeer onaangenaam niveau.
- Neutrale geuren (waardering 0): Deze geuren worden rond een concentratie van 1 ge/m^3 als neutraal ervaren, bij concentraties van ongeveer 10 ge/m^3 worden ze licht onaangenaam, bij nog hogere concentraties neemt de aangenaamheid verder af, uiteindelijk tot een zeer onaangenaam niveau.
- Onaangename geuren (waardering -): Deze geuren worden al direct bij concentraties boven 1 ge/m^3 als onaangenaam ervaren, bij concentraties van ongeveer 10 ge/m^3 worden ze doorgaans al als zeer onaangenaam ervaren.

Sociale cohesie

Onder sociale cohesie wordt verstaan de mate waarin individuen of groepen in de samenleving met elkaar verbonden zijn en zich met elkaar verbonden voelen. Voor een deel wordt sociale cohesie gestructureerd door ruimtelijke factoren. Bij het ontwerpen van woongebieden is het vanuit het perspectief van sociale cohesie belangrijk om aandacht te besteden aan de mate waarin:

- Het stedenbouwkundig ontwerp:
  - uitnodigt tot zorgvuldig gedrag, gevoelens van veiligheid oproept;
  - sociale contacten mogelijk maakt tussen verschillende sociale groepen;
  - groepen met uiteenlopende inkomens en leefstijlen een kans biedt om zich op bepaalde locaties met uiteenlopende kwaliteiten te vestigen;
  - voorkomt dat te grote wijken met alleen goedkopere woningen ontstaan, waardoor bewoners op te grote afstand van andere voormilieus en voorzieningen terecht komen;
  - gunstige condities schept voor de exploitatie van goedkope woningen op locaties met uiteenlopende kwaliteiten;
  - ruimtelijke inrichting en de ruimtelijke zonering afstemmen op de doelgroepen (bereikbaarheid/veiligheid).
- Het ontwerp van de woning:
  - sociale controle mogelijk maakt;
  - bewoners herkenbaarheid en place-identity biedt.

Culturele waarden, waardevolle elementen en historische structuren

Onder cultuurhistorische waarden wordt verstaan de aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met ouderdom en gaafheid of identiteit en ontstaansgeschiedenis van de plek.

PLANET

Kwaliteit van de gebouwen

Het optimaliseren van de gebouwkwaliteit betekent een gezond binnenmilieu, effectieve gebruikswaarde en een prettige woonomgeving. Het betreft de kwaliteit nu en in de toekomst. Een hoge integrale kwaliteit, comfort en een goede leefbaarheid maken dat gebouwen en de gebouwde omgeving langer meegaan. Deze integrale kwaliteit wordt bereikt door een optimale balans te vinden tussen energiezuinigheid en een duurzame energievoorziening (ook kleinschalig), minimaliseren van geluidsoverlast, het toepassen van gezonde en duurzame materialen van zowel mogelijk vernieuwbare/herbruikbare - op maatschappelijk verantwoorde wijze gewonnen en verwerkte- grondstoffen en een gezond binnenmilieu. Op gebouwniveau zijn hiertoe ambities en maatregelen opgenomen in het Regionaal DuBo Plus Pakket voor de 'woningbouw nieuwbouw', 'woningbouw beheer', 'utiliteitsbouw nieuwbouw en beheer' en 'grond-, weg- en waterbouw' met toelichting.

Ruimtegebruik

Onderscheid wordt gemaakt tussen herstructurering met aandacht voor herbruikbare kwaliteiten en uitbreiding met aandacht voor landelijke (stedelijke)inpassing en aanluiting. Ruimte wordt steeds schaarser door de groei van het stedelijke gebied. De beschikbare ruimte kan beter worden benut, met name door deze meervoudig te gebruiken. Enerzijds door functies te stapelen, boven of zelfs onder de grond, anderzijds door in de tijd gebruik te maken van ruimtes voor verschillende functies. Dus ook een efficiëntie milieuzonering.

Water

De definitie van duurzaam stedelijk waterbeheer luidt: een kwantitatief en kwalitatief beheer van het stedelijk water, waarbij de aandacht ligt op het vasthouden van water, en zichtbaar integreren in het stedenbouwkundig ontwerp in plaats van het aan- en afvoeren ervan. Milieuproblemen worden daarbij niet doorgeschoven naar een volgende generatie, een hoger schaalniveau of een ander milieucompartiment. Het watersysteem wordt integraal benaderd, waarbij civieltechnische, stedenbouwkundige, hydrologische en ecologische aspecten worden verenigd. Drie deelaspecten spelen hierbij een rol: Hemelwater, oppervlaktewatersysteem en oppervlaktewaterkwaliteit. In overleg met de waterbeheerder wordt een watertoets uitgevoerd.

De Watertoets is vooral een procesinstrument om te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten van zowel Rijk, provincie, gemeenten als waterschappen.

Bij de watertoets gaat het om het van meet af aan meenemen van water bij ruimtelijke plannen en besluiten. Daarvoor is overleg nodig met de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium. Het gaat dus niet om een toets achteraf maar om vroegtijdige en actieve inbreng van de waterbeheerder en maatwerk voor elk plan. Met de Watertoets wordt er naar gestreefd om het reeds bestaande waterhuishoudkundig en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren;

In de toelichting van de gemeente plannen dient - in een waterparagraaf - een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Naast veiligheid en wateroverlast zullen daarbij ook de gevolgen voor de waterkwaliteit en verdroging bezien moeten worden. Bovendien dient te worden aangegeven hoe rekening is gehouden met het wateradvies dat door de waterbeheerder is verstrekt.

Energie

Het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen (aardolie, aardgas en kolen) is van belang voor de voorzieningszekerheid op langere termijn: het gaat om eindige voorraden die deels afkomstig zijn uit geopolitiek instabiele werelddelen. Bovendien zijn fossiele brandstoffen

verantwoordelijk voor het grootste deel van de mondiale CO_2-uitstoot en vormen ook andere verontreinigende emissies een probleem. De Europese Unie en de Nederlandse overheid hebben doelstellingen voor reductie van CO_2-uitstoot en het gebruik van duurzame energiebronnen geformuleerd om gefaseerd een duurzamere energievoorziening te realiseren. Om een duurzame energievoorziening te realiseren wordt bij wijze van 'ontwerpfilosofie', met name in de gebouwde omgeving, een bepaalde hiërarchie van maatregelen aanbevolen: de zogenaamde Trias Energetica.
Deze bestaat uit de volgende maatregelen:
1- beperk de energievraag;
2- wek de benodigde energie zoveel mogelijk duurzaam op;
3- ga zo efficiënt mogelijk om met fossiele brandstoffen om in de resterende energievraag te voorzien.

In het algemeen kan gesteld worden dat de maatregelen in onderlinge samenhang moeten worden aangepakt om de doelstellingen voor het energie-/klimaatbeleid in 2030 en daarna te behalen. Maatregelen zijn daarbij zowel op gebieds- en locatieniveau als op inrichtingenniveau (woning, bedrijf) te treffen en de concrete invulling hangt af van de specifieke omstandigheden op locatie, zoals energievraagprofiel, functiedichtheid en locaties . De drie maatregelen zullen daarom in de ontwerpfase, met inbegrip van ruimtelijke plannen, integraal moeten worden afgewogen om een optimale invulling van de energiehuishouding te verkrijgen. Een streefcijfer met betrekking tot de energieprestatie op locatie (EPL) en op gebouwniveau tot de energieprestatiecoëfficiënt (EPC) is vertrekpunt voor een afweging van opties en maatregelen in een energieconcept.

Natuur/ ecologie
De noodzaak voor de aanwezigheid van natuur en ecologie in en om de stad wordt steeds meer door beleidsmakers en ontwikkelaars onderkend. Het begrip stadslandschappen is hieruit ontstaan. Naast natuur en ecologie eisen ook andere functie hun ruimte op. Het zijn vooral de stedelijke functies, waarbij te denken is aan wonen, werken en recreëren, die steeds meer consumeren om de schaarse ruimte met de diverse groene functies, zoals landbouw en natuur. De gemeente Leiden heeft een 'Gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen' opgesteld. Daarin staat precies vermeld hoe de gemeente zijn planten en dieren (stadsnatuur) beschermt bij stedelijke projecten en onderhoudswerkzaamheden. Daarmee wordt niet alleen de flora- en faunawet nageleefd, maar er wordt tevens een volwaardige plaats aan natuur gegeven bij stedelijke ontwikkelingen.

Verkeer / mobiliteit
Het gaat erom de balans te vinden tussen kwaliteit van het verkeer en vervoer voor de individuele gebruiker en voor de samenleving als geheel. De ontwikkeling, het beheer en onderhoud van een veilig en doelmatig verkeer- en vervoerssysteem voor burgers en bedrijven om de mobiliteit op te vangen, de veiligheid te vergroten en bij te dragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. De ambities voor het duurzaamheidsthema Verkeer en mobiliteit zijn in vier deelaspecten opgenomen: Autogebruik en onwat het gebruik van alle gemotoriseerde voertuigen, openbaar vervoer (OV), fiets (langzaam verkeer) en parkeren. Bij grote ontwikkellocaties van 800 woningen of 80.000 BVO bedrijfigheid wordt een Vervoersprestatie op Locatie (VPL)-studie uitgevoerd. VPL is een rekenmethode waarmee voor een bepaald plangebied een maat kan worden berekend voor het energiegebruik van verkeer en vervoer per huishouden, inclusief de effecten op de geluidsbelasting, de CO_2- en NO_x-emissies en de effecten op de verkeersveiligheid en de ruimtelijke kwaliteit.
Voor verkeersremmende maatregelen geldt het programma Duurzaam Veilig, waarbij de te nemen maatregelen zo geluids- en trillingarm mogelijk worden uitgevoerd.

Auto
Het gebruik van de auto heeft direct negatieve effecten op de uitstoot van CO_2, geluid en ruimtebeslag.
Uitgangspunt is dat voor een verbetering van de kwaliteit van de gebouwde omgeving het autogebruik geregulieerd wordt. Twee invalshoeken spelen daarbij een rol:

- vermindert het autogebruik voor lokaal vervoer:
  - minimaliseer de afstanden tussen woongebieden, werkgelegenheid, scholen, voorzieningen, enzovoort; creëer doorsteekjes voor langzaam verkeer;
  - doe dit eveneens voor bestemmingen buiten het plangebied;
  - optimaliseer de structuur voor langzaam verkeer en openbaar vervoer: veilig, snel, direct, comfortabel en daardoor aantrekkelijk;
- meng functies: dit verhoogt de belevingswaarde en verbetert de sociale veiligheid;
  - structureer het resterende autogebruik zodanig dat er minimaal hinder ontstaat in de woonomgeving;
  - formuleer een evenwichtig verkeersbeleid, incl. parkeerbeleid (blauwe zones, tarieven, enz.);
  - beperk doorgaand verkeer in woongebieden: maak straten autoluw en/of autovrij;
  - gebruik innovatieve oplossingen voor parkeren door intensief ruimtegebruik;
  - voorkom sluipverkeer;
  - zorg voor verkeersveilige ontsluitingswegen.

Openbaar vervoer (OV) voorzieningen in de wijk:
Het gaat hierbij om het optimaliseren van de bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

Fiets:
Het deelaspect fiets staat synoniem voor langzaam verkeer en omvat veilige en aantrekkelijke routes, incl. overstekplaatsen en heeft een beperkende invloed op het gebruik van de auto.

Parkeren:
Er verschillende vormen van parkeren: vrij, betaald, vergunningplichtig, gedateerd. De parkeerplaatsen kunnen op straat, in een garage of op eigen terrein wordt gesitueerd. Bijzondere parkeerplaatsen zijn: parkeren (parkeren en reizen), gehandicapten, taxi's e.d. Voor de te hanteren parkeernormen geldt de CROW-norm. Hierbij kan uitgegaan worden van de onderscheidt tussen ABC-locaties. Het ABC-beleid is rijksbeleid dat arbeids- en bezoekerintensieve bedrijven en voorzieningen koppelt aan goed door Openbaar Vervoer ontsloten locaties.
Onderzoek wijst uit dat een auto gemiddeld 55 minuten per etmaal wordt gebruikt om te rijden: er is dus grote behoefte aan parkeerruimte. Het ruimtebeslag van één auto beheist gemiddeld maar liefst drie parkeerplaatsen (bij de woning, bij de winkels en bij andere reisdoelen, zoals werk, recreatie, enzovoort). De situering van deze parkeerplaatsen speelt een grote rol bij het beïnvloeden van het autogebruik. Het reguleren van de parkeermogelijkheden op buurt- en wijkniveau levert winst op voor de kwaliteit van de woonomgeving. Bijvoorbeeld gedeeld parkeren, waarbij verschillende parkeerdoelgroepen gebruikmaken van dezelfde parkeerplaats, meestal op een centrale plaats.

Materialen
De duurzaamheid van de toe te passen (bouw)materialen wordt bepaald door de mate waarin de daarvoor benodigde grondstoffen ruim voorradig en opnieuw leverbaar zijn (bijvoorbeeld door teelt), dat de energie-inhoud laag is, de emissies CO_2, NO_x, SO_2 en radon minimaal zijn en het afval en de vervuiling beperkt blijven. De ruimtelijke ontwerpkeuzes zijn een bepalende factor in de uiteindelijke materiaalkeuze en het materiaalgebruik. Om het toepassen van duurzame (bouw)materialen mogelijk te maken wordt bij wijze van 'ontwerpfilosofie' een bepaalde hiërarchie van maatregelen aanbevolen: de zogenaamde Trias Ecologica. Deze bestaat uit de volgende maatregelen:

- beperk de vraag naar (primaire) grondstoffen (renoveren boven nieuwbouw, compact bouwen, niet integraal ophogen, alleen verharden waar noodzakelijk);
- stimuleer het gebruik van duurzame, vernieuwbare grondstoffen (hout, leem)
- gebruik de eindige grondstoffen die het milieu het minst belasten (materialen met recyclingsystemen toepassen).

Afval
Afval heeft een relatie tot het ruimtelijk ontwerp voor wat betreft de inzameling ervan. Bijvoorbeeld goed bereikbare inzamelpunten voor het scheiden van afval of voldoende afvalbakken in de openbare ruimte om zwerfvuil tegen te gaan. Voor het gebouwontwerp en de bouwactiviteiten zijn maatregelen opgenomen in de Nationaal Pakketten Duurzaam Bouwen (bijvoorbeeld geen onnodig verpakkingsmateriaal op de bouwplaats, renoveren i.p.v. slopen, selectief (duurzaam) slopen, recyclaren van afval).

Duurzaam slopen is zodanig slopen dat onderdelen die geschikt zijn voor productchergebruik worden gedemonteerd (ook strippen of voorsloop genoemd) en dat overige onderdelen zoveel mogelijk in fracties worden gescheiden, zodat ze beschikbaar komen voor materiaalrecycling.

Bodem

- Duurzame bodemkwaliteit
  - De minimaal vereiste kwaliteit, die de bodem moet hebben om ook op langere termijn geschikt te zijn voor het bodemgebruik, zoals dit in bestemmings- en andere beleidsplannen is vastgelegd. Het kan hierbij gaan om meerdere gebruiksvormen na elkaar of tegelijkertijd, zoals deze passen binnen de toegekende bestemming. Voorbeeld: een landelijk gebied met bestemming "landbouw" en een duurzame bodemkwaliteit is geschikt voor alle landbouwfuncties (tuinbouw, akkerbouw, veeteelt en bosbouw).
  - De kwaliteit van de bodem wordt bepaald aan de mate waarin de mens, respectievelijk waar relevant, plant en dier blootgesteld kan worden aan schadelijke stoffen en ten gevolge daarvan (gezondheids)risico's ontstaan. Hiertoe is een Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR) afgesproken en risico's boven de MTR worden teruggebracht tot een Verwaarloosbaar Risico (VR).

  - Indien risico's worden overschreden is het saneren van de bodem noodzakelijk. Er worden maatregelen getroffen gericht op het beperken en zoveel mogelijk ongedaan maken van (blootstellen aan)verontreiniging en de directe gevolgen daarvan of van dreigende verontreiniging van de bodem. Is er geen direct gevaar dan geldt in de beheersfase de stand still (bodemkwaliteit mag niet achteruit gaan) ambitie. Voor het grondwater geldt: altijd de ambitie dat verspreiding van verontreinigingen in freatisch (de bovenkant van de grondwaterspiegel) en middeldiep grondwater ingetgaan.

- MTR = Maximaal Toelaatbaar Risico
  - Het niveau dat in het milieubeleid maximaal toelaatbaar wordt geacht door blootstelling aan stoffen:
  - Niet kankerverwekkende stoffen: de inname van stoffen leidt niet tot overschrijding van de Acceptabele Dagelijkse Inname (ADI);
  - Kankerverwekkende stoffen: de inname van stoffen leidt niet tot een toename van het aantal kankergevallen tot boven 1 : 100.000 gedurende een mensenleven.

- VR = Verwaarloosbaar risico
  - Het risico dat in het milieubeleid onvermijdelijk wordt geacht als uitvloeisel van de van nature aanwezige blootstelling aan stoffen, en daarmee "verwaarloosbaar" in relatie tot de risico's als gevolg van de extra blootstelling door menselijke activiteiten.
  - Niet kankerverwekkende stoffen: achtergrondniveaus, c.q. belasting;
  - Kankerverwekkende stoffen: de inname van stoffen leidt niet tot een toename van het aantal kankergevallen tot boven 1 : 1.000.000 gedurende een mensenleven. Op basis hiervan en de natuurlijke achtergrondwaarde, kunnen streefwaarden voor de verschillende milieucompartimenten (bodem, water lucht) worden afgeleid.

- Grondbalans: Een grondbalans is een tabel waarin de hoeveelheden vrijkomende, her te gebruiken (benodigde), rest (overtollige) en aanvullend benodigde grond worden geregistreerd.
  - Werken met een gesloten grondbalans binnen de locatie: grond uit dezelfde locatie vrijgekomen door ontgraving elders op dezelfde locatie opnieuw te gebruiken.
  - Werken met een gesloten grondbalans binnen de regio: vrijgekomen grond wordt binnen de regio hergebruikt.

PROFIT

Levensloopbestendige wijk
Een wijk waar nu en in de toekomst voorzieningen zijn die alle mogelijke ontwikkelingen en vragen kunnen opvangen. Of het nu gaat om een vergrijzende bewonerssamenstelling of juist de toestroom van jonge gezinnen, de wijk moet het allemaal aankunnen.
Levensloopbestendigheid komt tot uiting in het gedifferentieerde aantal woontypes in de wijk en de voorzieningen, maar ook in de ontmoetingsmogelijkheden en de openbare ruimte. De wijk moet zo zijn ingericht dat alle generaties er prettig in kunnen wonen en er een goede sociale cohesie kan ontstaan. Daarbij is het wel belangrijk dat de wijk kan meebewegen met de ontwikkeling van haar bewoners.

Functiemenging in de wijk
Functiemenging - met name de aanwezigheid in woonwijken van bedrijfjes - draagt bij aan de leefbaarheid van wijken, verhoogt de sociale veiligheid en biedt werkgelegenheidskansen aan buurtbewoners. De stedelijke (wijk)economie richt zich meer en meer op zakelijke en persoonlijke dienstverlening. Kleinschaligheid en thuis werken is de trend. Het aanbod van gedifferentieerde kleinschalige bedrijfsruimte, gedifferentieerd woningaanbod (woonwerkcombinaties, flexibele plattegrond), en aangepaste voorzieningen dragen bij aan de economische vitaliteit van een wijk. Bij elk stedenbouwkundig ontwerp gaat het om een afgewogen en geoptimaliseerde mix van functies, zoals wonen, werken, recreëren, ontmoeten, spelen, wandelen, uitrusten etc.

Flexibiliteit van de wijk
De mate waarin een wijk verandering in het gebruik of een uitbreiding kan opvangen zonder dat (grote) fysieke veranderingen nodig zijn.

Imago
Een belangrijk marktaspect is het imago van een woning of een wijk. Bekend is bijvoorbeeld dat de verkoopprijs van woningen kan stijgen of dalen, enkel en alleen omdat ze door een nieuwe verdeling in een andere gemeente komen te liggen, zonder dat er aan de woningen zelf ook maar iets verandert. Zo kan door een goede aanpak een negatief imago omgebogen worden in een positieve waardering. Ruimtelijke kwaliteit, de kwaliteit van de voorzieningen en de kwaliteit van de woningen dragen bij aan een positief imago van een wijk. Omgekeerd draagt een positief wijkimago weer bij aan de verhuurbaarheid of de verkoopwaarde van woningen en gebouwen. Ook het welbevinden van mensen neemt toe, omdat men graag deel wil uitmaken van een groter geheel dat een goede naam heeft.

Economische vitaliteit van een wijk:
Een sociaal én economisch netwerk op het niveau van wijken, buurten of kernen; menging van wonen en werken; buurtgerelateerde detailhandel en horeca; kleinschaligheid en specialisatie; 'vóór en dóór de wijk'.