

Staat van wijzigingen

Bestemmingsplan Schipholweg 130

November 2018

1 Inleiding

Op 3 juli 2018 heeft het college van burgemeester en wethouders van Leiden besloten het ontwerpbestemmingsplan 'Schipholweg 130' met identificatienummer NL.IMRO.0546.BP00142-0201 voor zienswijzen vrij te geven en voor een periode van zes weken ter inzage te leggen. Dit bestemmingsplan maakt de bouw van een nieuwe brandweerkazerne en maximaal 180 appartementen mogelijk op de locatie Schipholweg 130 (het voormalige postgebouw van PostNL). De inzagertermijn van het ontwerp liep van 13 juli 2018 tot en met 23 augustus 2018. Gedurende deze termijn zijn zes zienswijzen door in totaal 9 verschillende partijen bij de gemeenteraad ingediend. In de zienswijzennota behorende bij het bestemmingsplan worden de zienswijzen behandeld. Naar aanleiding van deze zienswijzen zijn wijzigingen doorgevoerd in het bestemmingsplan. Deze wijzigingen worden in deze Staat van wijzigingen opgesomd.

2 Staat van wijzigingen

In onderstaande tabel worden de wijzigingen op een rij gezet. Deze tabel geeft in kolom één de wijziging een nummer. In kolom twee staat waar de wijziging in het bestemmingsplan wordt doorgevoerd. In de derde kolom wordt de oude tekst (verkort) weergegeven. De vierde kolom tenslotte geeft de nieuwe tekst weer.

Wijziging	Locatie	Oud	Nieuw
Toelichting			
1	1.1.3	De nota Wonen 2020 geeft aan dat Leiden minimaal 20% sociaal wil bouwen.	De nota Wonen 2020 geeft aan dat Leiden minimaal 20% sociaal wil bouwen. In het Beleidsakkoord 2018 - 2022 is een streefgetal van 30% opgenomen.
2	2.4	Onder <u>Nieuwbouw</u> : Op de etages worden appartementen gebouwd, volgens het laatste ontwerp zijn dit er circa 140.	Onder <u>Nieuwbouw</u> : Op de etages worden appartementen gebouwd, volgens het laatste ontwerp zijn dit er circa 145.
3	2.4	Onder <u>bijbehorend perceel</u> : Het bestaande plantsoen nabij de Oegstgeersterweg blijft behouden, evenals de bomen die hier staan.	Onder <u>bijbehorend perceel</u> : Het bestaande plantsoen nabij de Oegstgeersterweg blijft behouden, evenals de bomen die hier staan. Dit plantsoen wordt (beperkt) uitgebreid omdat een deel van het huidige parkeerterrein 'vergroend' wordt.
4	3.2.1.2	Dit bestemmingsplan is helemaal in lijn met de doelstellingen vanuit Stedenbaan. Het bestemmingsplan voorziet in een vergaande verstedelijking in de nabijheid van een Stedenbaanstation. De keuze om een multifunctioneel gebouw met een lokale nutsvoorziening (brandweer) in combinatie met woningen in de onmiddellijke nabijheid van	In 2017 heeft de gemeente Leiden zich aangesloten bij het Stedenbaan project. Stedenbaan is een integraal concept voor ruimtelijke ontwikkeling en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de Zuidelijke Randstad. De partners van Stedenbaan hebben de afgelopen 10 jaar dit concept onderdeel gemaakt van hun beleid. De partners in Stedenbaan werken in de

		openbaar vervoer te bouwen draagt bij aan de doelstellingen van Stedenbaan.	Zuidelijke Randstad aan een toekomst waarin zoveel mogelijk mensen wonen, werken en recreëren rond goed bereikbare multimodale HOV-knooppunten. Dit doen zij in samenwerking met het Rijk en in afstemming met belanghebbenden zoals gemeenten, vervoermaatschappijen, maatschappelijke organisaties, infrastructuurbeheerders en andere marktpartijen zoals projectontwikkelaars, beleggingsmaatschappijen en woningbouwcorporaties. In het kader van dit project is in april 2018 een succesvol eerste alliantiegesprek gevoerd, waarbij veel draagvlak is gecreëerd voor het ontwikkelen van de Schipholweg. Hierbij zijn functiemenging, leefbaarheid, groen, duurzaamheid, bereikbaarheid en momentum voor een nieuw toekomst perspectief voor de Schipholweg als meest urgente opgaven benoemd. Dit bestemmingsplan is helemaal in lijn met de doelstellingen vanuit Stedenbaan. Het bestemmingsplan voorziet in een vergaande verstedelijking in de nabijheid van een Stedenbaanstation. De keuze om een multifunctioneel gebouw met een lokale nutsvoorziening (brandweer) in combinatie met woningen in de onmiddellijke nabijheid van openbaar vervoer te bouwen draagt bij aan de doelstellingen van Stedenbaan. Hierover wordt specifiek gezegd: Hogere dichtheden realiseren in dit gebied zou een positieve ontwikkeling zijn voor duurzame verstedelijking. Vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit is het wenselijk het gebied Schipholweg-Schuttersveld intensiever te bebouwen. Een groot gedeelte van het gebied valt namelijk binnen een straal van 500 meter rond het Centraal Station. Het gebied aan de Schipholweg is in de tachtiger jaren opgezet als een gebied met een monofunctionele kantoorbestemming. Om
--	--	--	--

			meerdere redenen is het wenselijk deze monofunctionaliteit los te laten: verhogen gevoel van sociale veiligheid 's avonds; aantrekkelijker vestigingsklimaat; en verhogen leefbaarheid. De eisen aan een kantorenlocatie zijn sinds de jaren tachtig gewijzigd. Bedrijven zoeken naar kantoren met voldoende voorzieningen in en om het gebouw. De levendigheid van het gebied en bereikbaarheid met het OV zijn een belangrijke factoren in locatiekeuze. Voor de levensvatbaarheid van deze ondersteunende voorzieningen is voldoende programma in het gebied voorwaardelijk. Ook vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit zou het wenselijk zijn het gebied zo intensief mogelijk te gebruiken. Dit kan door functies te kiezen die een laag ruimtegebruik per (werkzame) persoon hebben en door te kiezen voor complementaire functies, waardoor dubbel ruimtegebruik mogelijk wordt. Functiemenging resulteert ook in een voordeel bij gebruik van WKO's; functies kunnen onderling warmte en / of koude uitwisselen, zodat een efficiënt energiesysteem gecreëerd kan worden.
5	3.2.3.3	Onder <i>Onderzoek naar behoefte aan woningen</i> -	Onder <i>Onderzoek naar behoefte aan woningen</i> De nieuwe Regionale Woonagenda is op 14 maart 2018 vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland. In deze agenda staat voor de periode 2017 - 2030 opgenomen aan hoeveel woningen er in de diverse gemeenten binnen de regio Holland-Rijnland behoefte is. Voor Leiden is de woningbehoefte vastgesteld op 8.180 woningen. In het Beleidsakkoord is vervolgens een maximum van 8.500 woningen opgenomen omdat dit beleidsakkoord ook 'over 2030 heen kijkt'. Op 26 juni 2018 heeft de provincie Zuid-Holland ingestemd met de Regionale Woonagenda.
6	3.3.4	-	3.3.4 Regionale omgevingsvisie Hart van

			Holland / Omgevingsvisie 2040 <u>3.3.4.1 Beleidskader</u> In de “regionale agenda omgevingsvisie 2040” voor het Hart van Holland beschrijven de gemeenten Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Noorwijk, Oegstgeest, Voorschoten, Teylingen, Wassenaar en Zoeterwoude hun ambities en hun gezamenlijke koers voor ontwikkeling van de leefomgeving op hun grondgebied. De gemeenten in het Hart van Holland bouwen voort op ruimtelijke structuren die al lange tijd bepalend zijn, zoals de Oude Rijn, de vijf karakteristiek Hollandse landschapstypen in het gebied (kust en duinen, bollen, plassen, veenweidegebied en landgoederen), snelle verkeersassen (spoorverbindingen, A4, A44) en het netwerk voor langzaam verkeer (wandelaars en fietsers). Mede dankzij deze structuren is de leefomgeving in het Hart van Holland “compleet”, “sterk”, “open” en “mooi”. Deze vier waarden hanteren de gemeenten als leidraad voor verdere ontwikkeling van de leefomgeving. Wij kiezen ervoor om zo de kwaliteiten in de afzonderlijke gemeenten te versterken en minder goed ontwikkelde plekken te verbeteren, bijvoorbeeld langs (voormalige) gemeentegrenzen. Voor realisatie van deze opgaven en ambities hebben de gemeenten een ruimtelijk kader opgesteld dat uit vijf elementen is opgebouwd: - gezonde lucht, - verstedelijking rondom de Oude Rijn, - behoud en versterking van open, robuuste en onderling verbonden landschappen die doorlopen tot aan de oevers van de Oude Rijn, voortreffelijke bereikbaarheid, zonder dat de leefomgeving daaronder lijdt, - draagkrachtige bodem. De tien gemeenten uit het Hart van Holland gaan samen aan de
--	--	--	--

		slag met de opgaven en ambities uit dit document. Daartoe kiezen ze periodiek de belangrijkste opgaven en thema's en de gebieden waar als eerste iets moet gebeuren om de ambities uit dit document te verwezenlijken. Per thema en per gebied vormen de tien gemeenten telkens een klein cluster van direct betrokken gemeenten, zodat ze efficiënt en daadkrachtig te werk kunnen gaan. De inhoud van de "regionale agenda omgevingsvisie 2040" gebruiken de gemeenten, waaronder Leiden dus, in het Hart van Holland ook als leidraad wanneer zij elk een wettelijk voorgeschreven omgevingsvisie voor hun eigen grondgebied opstellen. Daarmee is deze regionale agenda "zelfbindend". <u>3.3.4.2 Onderzoeksresultaten</u> De beoogde ontwikkeling aan de Schipholweg 130 past binnen de kaders van de regionale omgevingsvisie: deze ontwikkeling staat de uitvoering van de omgevingsvisie niet in de weg. Bovendien voldoet de beoogde ontwikkeling aan het uitgangspunt van de omgevingsvisie om wonen en werken in het Leidse stationsgebied te combineren. Ook wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat bebouwing waar mogelijk groene daken moeten krijgen. Deze verplichting staat ook in dit bestemmingsplan opgenomen. In de omgevingsvisie staat ten aanzien van nieuwe bebouwing nog opgenomen dat: - nieuwe bebouwing energiezuinig moet zijn: dat is hier het geval; - nieuwe bebouwing flexibel moet zijn: splitsing of samenvoeging van de woningen mogelijk is mogelijk om te voldoen aan toekomstige woonbehoeftes; nieuwe bebouwing op de juiste plek gesitueerd moet worden om open landschap te behouden: door het bouwen van woningen en een brandweerkazerne op een thans ook bebouwde locatie wordt voorkomen dat nu onbebouwde grond bebouwd wordt.
--	--	--

			Dit bestemmingsplan voldoet dus aan de uitgangspunten van de regionale omgevingsvisie.
7	3.3.5	-	3.3.5 Gebiedsvisie Schipholweg Niet alleen voor de Schipholweg 130 zijn er plannen: de komende jaren zal de rest van de Schipholweg ook enkele wijzigingen ondergaan: de Leidse Ring Noord zal over de Schipholweg gaan rijden, met als gevolg dat de verkeersfunctie van de Schipholweg (nog) belangrijker wordt. Daarnaast staan er aan de Schipholweg veel kantoorgebouwen die thans als verouderd kunnen worden aangemerkt en de komende jaren aan vernieuwing toe zijn. Het college heeft op 18 september 2018 besloten om tot een gebiedsvisie te komen voor de herontwikkeling van de gehele Schipholweg. Onder andere alle aspecten van de 'duurzaamste kilometer van Nederland' zullen veel aandacht krijgen in de gebiedsvisie. De visie zal in het najaar van 2018 worden opgesteld, in overleg met omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden. Doel is om de visie medio 2019 aan de gemeenteraad ter vaststelling aan te bieden. Omdat het plan voor de Schipholweg 130 al geruime tijd in ontwikkeling is zal deze als gegeven een onderdeel vormen van de gebiedsvisie.
8	3.4.1.2	In het Beleidsakkoord 2014-2018 is opgenomen dat er in Leiden grote behoefte is aan starterswoningen en woningen voor huishoudens met middeninkomens (huurprijzen van 800 tot 1.000 per maand of een koopprijs tussen € 200.000 en € 250.000).	In het Beleidsakkoord 2014-2018 is opgenomen dat er in Leiden grote behoefte is aan starterswoningen en woningen voor huishoudens met middeninkomens (huurprijzen van 800 tot 1.000 per maand of een koopprijs tussen € 200.000 en € 250.000). In het beleidsakkoord 2018-2022 is een woningbehoefte van 8.500 woningen opgenomen.
9	3.4.1.2	-	<u>Sociale woningbouw</u> De nieuwbouw zal geen sociale woningbouw bevatten. Wel ligt de huurprijs van de nieuwbouwappartementen op een zodanig niveau dat deze in de prijsklasse net boven sociale

			woningbouw zal liggen. Daarmee draagt dit plan wel in belangrijke mate bij aan doorstroming en het voorzien van huisvesting voor diegene die niet (meer) in aanmerking komen voor sociale woningbouw maar die commerciële huur- of koopprijzen (nog) niet kunnen betalen. Het bouwplan levert hiermee een welkome aanvulling aan de woningvoorraad. Het bestemmingsplan is flexibel gehouden in die zin, dat het maximum aantal woningen in het bestemmingsplan 180 bedraagt. Het aantal woningen in het ontwikkelde bouwplan is 145. Indien blijkt dat er grote vraag is naar kleinere appartementen (studio's), dan kunnen woningen eenvoudig gesplitst worden in kleineren appartementen (en later ook weer samengevoegd worden). Hiermee is het bouwplan zeer flexibel en kan in de loop van de jaren worden aangepast aan de behoefte van de woningzoekenden.
10	3.4.1.2	<u>Conclusie</u> De bouw van dit wooncomplex met maximaal 180 woningen kan samen met andere woongebouwen in de omgeving de uitstraling en leefbaarheid ter plaatse gunstig beïnvloeden en is mede daarom in lijn met het woonbeleid.	<u>Conclusie</u> De bouw van dit wooncomplex met maximaal 180 woningen kan samen met andere woongebouwen in de omgeving de uitstraling en leefbaarheid ter plaatse gunstig beïnvloeden en is mede daarom in lijn met het woonbeleid. Het aantal past binnen de woningbehoefte voor Leiden.
11	3.6.1	Dit bestemmingsplan Schipholweg 130 is opgesteld met de gedachte van duurzame stedenbouw. Dit houdt in dat er bij de locatiekeuze duurzaamheid als doorslaggevend argument is gekozen. De keuze voor bouwen in de nabijheid van het stationsgebied is het gevolg van de locatiekeuze. De basis voor de locatiekeuze wordt gevormd door de volgende aspecten: - compact bouwen; - functiemenging; - transformatie in de bestaande stad en niet bouwen in het buitengebied (geen nieuw ruimtebeslag); - intensief gebruik in nabijheid van een knooppunt om autoverkeer te beperken. De nieuwbouw van een compacte	Dit bestemmingsplan Schipholweg 130 is opgesteld met de gedachte van duurzame stedenbouw. De basis voor de gemaakte keuzes wordt gevormd door de volgende aspecten: • compact bouwen; • functiemenging; • transformatie in de bestaande stad en niet bouwen in het buitengebied (geen nieuw ruimtebeslag); • intensief gebruik in nabijheid van een knooppunt om autoverkeer te beperken. <u>Van drie locaties naar één locatie</u> De nieuwbouw van een compacte

		brandweerkazerne op deze locatie betekent ook dat er drie verouderde brandweerkazernes gesloten gaan worden: Leiden Noord aan de Gooimeerlaan, Oegstgeest en Leiderdorp. Dit zijn alle drie kazernes die op dit moment niet (meer) voldoen aan eisen ten aanzien van duurzaamheid. De vervanging van drie verouderde kazernes door één compacte nieuwe kazerne levert dus ook een grote winst op in het kader van duurzaamheid: minder ruimtebeslag, minder energieverbruik. Op basis van bovenstaande argumenten kan de ontwikkeling van de Schipholweg 130 als duurzame stedenbouw worden betiteld.	brandweerkazerne op deze locatie betekent dat er drie verouderde brandweerkazernes gesloten gaan worden: Leiden Noord aan de Gooimeerlaan, Oegstgeest en Leiderdorp. Dit zijn alle drie kazernes die op dit moment niet (meer) voldoen aan eisen ten aanzien van duurzaamheid. De vervanging van drie verouderde kazernes door één compacte nieuwe kazerne levert dus ook een grote winst op in het kader van duurzaamheid: minder ruimtebeslag, minder energieverbruik.
12	3.6.2	Het beoogde nieuwe gebouw op de locatie Schipholweg 130 zal op de volgende punten haar bijdrage leveren aan de duurzaamheidsambities: Het gebouw wordt gasloos uitgevoerd. Het gebouw zal minimaal aan het Bouwbesluit voldoen. Het dak van het gebouw wordt gedeeltelijk als groen dak ingericht. Dit groen dient meerdere doelen. Als eerste ziet het er aantrekkelijk uit. Het kan tevens gebruikt worden als leef- en foerageergebied voor fauna. Onder het groen komt een leeflaag die, naast het voorzien van water en voedingsstoffen voor het groen, kan dienen als extra isolatielaag voor het gebouw en temperatuurschommelingen buffert. In de winter houdt het gebouw meer warmte vast en in de zomer warmt het minder snel op. Een groen dak heeft in de zomer ook een koelend effect op de directe stedelijke omgeving. Een groene dak kan, met voldoende 'dikte' en met de juiste materialen, ook een rol spelen als waterbuffer in de waterbeheersing. De brandweer zal na oplevering van de nieuwe kazerne die gasloos, energiearm en compact is, drie verouderde locaties verlaten: de Gooimeerlaan, Leiderdorp en Oegstgeest. De verhuisoperatie levert dus ook een grote bijdrage aan de duurzaamheidsambities.	Het beoogde nieuwe gebouw op de locatie Schipholweg 130 zal op de volgende punten haar bijdrage leveren aan de duurzaamheidsambities: • het gebouw wordt gasloos uitgevoerd; • het dak van het gebouw wordt gedeeltelijk als groen dak ingericht. Deze verplichting is ook in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd waarmee dit het tweede bestemmingsplan, na het Rijnsburgerblok deel 2, is waarin de verplichting van een groen dak in de regels wordt vastgelegd en daarmee juridisch afdwingbaar is; • het dak van de het gebouw zal een flink aantal zonnepanelen krijgen; • een gedeelte van de grond behorende bij het huidige PostNL-gebouw is thans verhard en in gebruik (geweest) als parkeerplaats. Deze verharding wordt weggehaald en maakt plaats voor groen. Hiermee wordt het verharde oppervlakte van het perceel verminderd.

		Een gedeelte van de grond behorende bij het huidige PostNL-gebouw is thans verhard en in gebruik (geweest) als parkeerplaats. Deze verharding wordt weggehaald en maakt plaats voor groen. Hiermee wordt het verharde oppervlakte van het perceel verminderd.	<u>Groen</u> In de nieuwe situatie zal er meer groen komen dan in de huidige situatie: de locatie is nu geheel verhard, zonder groen. De nieuwe bebouwing zal deels een groen dak krijgen, de binnenhoven tussen de woningen krijgen een groene inrichting en aan de kant van de Oegstgeesterweg zal een deel van het huidige parkeerterrein plaats maken voor groen.
13	3.6.3.8	-	In de op te stellen gebiedsvisie voor de Schipholweg zal de Green Deal een belangrijk uitgangspunt worden.
14	4.4	Als bijlage bij dit bestemmingsplan is de zogenaamde KLIC-melding gevoegd. De aanwezige kabels en leidingen staan de ontwikkeling niet in de weg.	Als bijlage bij dit bestemmingsplan is de zogenaamde KLIC-melding gevoegd. De aanwezige kabels en leidingen staan de ontwikkeling niet in de weg. Wel dient een 50 kV-leiding die deels door het perceel loopt verlegd te worden. De overige twee aanwezige 50 kV-leidingen in en nabij het plangebied kunnen ingepast worden in het bouwplan en zijn op de verbeelding van dit bestemmingsplan opgenomen.
15	4.5.6	-	4.5.6 Trillingshinder <u>4.5.6.1 Beleidskader</u> Ten aanzien van het aspect trillingshinder als gevolg van spoorverkeer bestaan er geen wettelijke normen. Wel is het gewenst dat er in de planvorming aandacht is voor het aspect trillingshinder. Een trillingsonderzoek kan worden uitgevoerd om te bepalen of er voldaan wordt aan de na te streven 'Richtlijn deel B: hinder voor personen in gebouwen door trillingen, meet- en beoordelingsrichtlijn' van de Stichting Bouwresearch (SBR). <u>4.5.6.2 onderzoeksresultaten</u> Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de trillingen als gevolg van railverkeer. Dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd en dient daarbij als nadrukkelijk afwegingskader bij de besluitvorming over dit bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt de

			volgende conclusie: de trillingen voldoen, bij een goed gedimensioneerde fundering, aan de richtwaarden uit SBR richtlijn B. De trillingsniveaus leiden tot acceptabele niveaus in de geplande woningen. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning kunnen de gebouwconstructies worden doorgemeten op dempend vermogen van de fundatie om in de woningen trillingshinder uit te sluiten. Uit het onderzoek blijkt dus dat er ten aanzien van trillingen als gevolg van railverkeer er sprake is van een acceptabele situatie: de trillingen voldoen aan richtlijn B van het SBR.
16	4.7.1.2	Verder is een essentiële ontwikkeling voor het OV dat Leiden het busstation verplaatst naar de andere zijde van het station. Dit heeft meerdere voordelen voor de openbare ruimte, en brengt gevolgen voor de belasting van het wegennet met zich mee.	In de nota is sprake van het verplaatsen van het busstation naar de zeezijde van het station. Het busstation zal echter op de huidige locatie aan de stadszijde blijven, zo is na vaststelling van de nota door het college besloten.
17	4.7.2.1	Verantwoordelijkheden: Het aanbrengen van een brandweer verkeersinstallatie op de openbare weg is de verantwoordelijkheid van de brandweer, waarbij de gemeente een toetsende rol heeft alvorens deze geplaatst mag worden. De brandweer wordt eigenaar van de installatie, maar zal alle wijzigingen die in de openbare ruimte plaatsvinden moeten afstemmen met de gemeente Leiden. De bijbehorende investerings- en beheerkosten zijn ten laste van de brandweer. Om de veiligheid van de verkeersdeelnemers te waarborgen dienen er met de gemeente afspraken gemaakt te worden alvorens tot realisatie wordt over gegaan.	Verantwoordelijkheden: Het aanbrengen van een brandweer verkeersinstallatie op de openbare weg is de verantwoordelijkheid van de gemeente. Doordat de gemeente de installatie plaatst en beheert, kan op een goede wijze de afstemming met de overige VRI's worden gegarandeerd. De bijbehorende investerings- en beheerkosten zijn ten laste van de brandweer.
18	4.7.2.1	<i>Aansluiting op Leids wegennet</i> Dit bestemmingsplan is gelegen aan de zogenaamde Leidse Ring, de noordelijke verbinding tussen A44 en A4. Voordeel van deze ligging is de goede bereikbaarheid met de auto. Wel is de aansluiting van het bouwplan op de Leidse Ring van belang: het doorgaande verkeer op de ring mag niet teveel	<i>Aansluiting op Leids wegennet</i> Dit bestemmingsplan is gelegen aan de zogenaamde Leidse Ring, de noordelijke verbinding tussen A44 en A4. Voordeel van deze ligging is de goede bereikbaarheid met de auto. Wel is de aansluiting van het bouwplan op de Leidse Ring van belang: het doorgaande verkeer op de ring mag niet teveel

		gehinderd worden door bestemmingsverkeer, omgekeerd moet bestemmingsverkeer wel veilig kunnen rijden van en naar het bouwplan. Via de bestaande in- en uitrit aan de Schipholweg, waar tot voor kort PostNL ook van gebruik maakte en waar ook het naburige kantoorpand van gebruik maakt, zal het bouwplan worden ontsloten. Hier zal dus alleen maar bestemmingsverkeer rijden (bewoners en medewerkers brandweer) alsmede de bestaande gebruikers van het naburige kantoorpand. Deze uitrit kan de extra verkeersbewegingen aan.	gehinderd worden door bestemmingsverkeer, omgekeerd moet bestemmingsverkeer wel veilig kunnen rijden van en naar het bouwplan. Via de bestaande in- en uitrit aan de Schipholweg, waar tot voor kort PostNL ook van gebruik maakte en waar ook het naburige kantoorpand van gebruik maakt, zal het bouwplan worden ontsloten. Hier zal dus alleen maar bestemmingsverkeer rijden (bewoners en medewerkers brandweer) alsmede de bestaande gebruikers van het naburige kantoorpand. De verkeersaantrekkende werking van het beoogde bouwplan is minder dan die van het bestaande PostNL-gebouw. Uit de kentallen die gelden voor de voorgaane functie (postkantoor en postdistributiebedrijf) en de nieuwe functie (brandweerkazerne en woningen) blijkt dat de nieuwe functie minder verkeer aantrekt. Ten opzichte van de huidige situatie zal de verkeersdruk op de bestaane uitrit dus verminderen. Hiermee is het beoogde bouwplan voor een brandweerkazerne en appartementen dan ook mogelijk: het bouwplan zorgt niet voor een verslechtering van de ontsluiting ten opzichte van de huidige situatie. Om te kijken of de uitrit in de toekomst nog op een goede manier zal voldoen is ook gekeken naar de toekomstige intensiteiten op de Leidse Ring Noord. Om deze gevolgen voor de Leidse Ring Noord op de lange termijn (2030) goed in beeld te krijgen is besloten om een extra verkeersonderzoek uit te laten voeren in het kader van de Leidse Ring Noord. Dit is een zogenaamd VISSIM-onderzoek. VISSIM is software voor het uitvoeren van nauwkeurige verkeerssimulatie. De naam is een afkorting van "Verkeer In Steden – SIMulatiemodel". Op dit moment is dit het beste, meest gedetailleerde verkeersmodel dat beschikbaar is. Op basis van input kan de software iedere individuele auto en fietser (en brandweerwagens) in verkeersmodel simuleren en
--	--	--	---

		daarbij kijken of. en zo ja waar, er eventuele knelpunten optreden. Het onderzoek is uitgevoerd door DTV Consultants, dit is het bureau dat alle onderzoeken en simulaties in het kader van de Leidse Ring uitvoert en daarmee ook beschikt over alle relevante en actuele informatie. In het onderzoek is een aantal varianten onderzocht: • Variant 0: ontsluiting via de Dellaertweg. Deze variant is vooralsnog niet mogelijk omdat de privaatrechtelijke situatie thans een dergelijke ontsluiting in de weg staat: de gronden parallel aan het spoor zijn niet in eigendom van de gemeente. • Variant 1: ontsluiting via de huidige uitrit, met toepassing van een Verkeersregelinstallatie (VRI) voor de brandweer en ongereguleerd voor auto's (conform de huidige situatie). • Variant 2: ontsluiting via de huidige uitrit, met toepassing van een VRI voor brandweer en auto's. De conclusie van de verkeerssimulatie alsmede van de analyse ervan door DTV en de gemeente luidt dat op de korte termijn, dat wil zeggen binnen de planperiode van dit bestemmingsplan, variant 1 mogelijk is. Hierbij wordt een VRI geplaatst om een veilig en snel uitrijden van de brandweer te waarborgen. De ontsluiting voor 'normaal' autoverkeer gebeurt ongereguleerd. Deze keuze is gebaseerd op het feit dat er geen toename aan extra verkeer als gevolg van de nieuwe woningen is: de verkeersaantrekkende werking van het nieuwe bouwplan is kleiner dan van het bestaande pand. Dit heeft dus nu geen effect op de verkeersstromen van de Leidse Ring. Door de reeds aanwezige VRI's op de Schipholweg ontstaat 'pelotonvorming' van het autoverkeer waardoor er altijd hiaten zijn waarin auto's vanuit de uitrit de Schipholweg veilig kunnen
--	--	---

			oprijden, rekening houdend met voetgangers, fietsers en busverkeer. Omdat deze variant op de lange termijn (2030) niet meer als wenselijk wordt gezien vanwege de te verwachte toename aan verkeer op de Schipholweg, zal via een aanpassing aan de infrastructuur een dan acceptabele oplossing worden gegarandeerd. Een mogelijkheid hiertoe is variant 2: deze bevindt zich geheel op gemeentegrond met een bestemming Verkeer waardoor het extra plaatsen van een VRI en twee uitvoegstroken haalbaar is. De conclusie voor de ontsluiting luidt dus dat het nieuwbouwplan een geringere verkeersaantrekkende werking heeft dan het bestaande bouwplan en dat er als gevolg van dit nieuwe bestemmingsplan geen verslechtering optreedt in de verkeerssituatie. Om, met de toenemende verkeersintensiteiten op de Leidse Ring Noord, in de toekomst ook een goede ontsluiting te garanderen zullen in het kader van de plannen voor de Leidse Ring Noord waarschijnlijk wel aanpassingen aan de infrastructuur doorgevoerd worden om ook in de toekomst een veilige en snelle ontsluiting te garanderen. Een mogelijke oplossing is het plaatsen van een extra VRI. Deze oplossing is op basis van het huidige bestemmingsplan al mogelijk en kan dus op ieder gewenst moment worden doorgevoerd.
19	4.7.2.1	Conclusie: Een regionale brandweerkazerne aan de Schipholweg is verkeerskundig mogelijk, zowel civieltechnisch als regeltechnisch geeft een uitrukpost geen ernstige verkeershinder. Evenzeer is het verkeersveilig voor zowel alarmverkeer als gemotoriseerd verkeer dat uit de parkeergarage komt, mits er voldoende voorzieningen worden getroffen. De benodigde tweelichters voor het verkeer en aanvullende een	Conclusie: Een regionale brandweerkazerne aan de Schipholweg is verkeerskundig mogelijk, zowel civieltechnisch als regeltechnisch geeft een uitrukpost geen ernstige verkeershinder. Evenzeer is het verkeersveilig voor zowel alarmverkeer als gemotoriseerd verkeer dat uit de parkeergarage komt, mits er voldoende voorzieningen worden getroffen. De benodigde tweelichters voor het verkeer en voor het

		hoorbare bel voor het fietsverkeer en de voetgangers die in werking treed bij een calamiteit zijn een vereiste. De brandweer is verantwoordelijk voor zowel het aanbrengen als in stand houden van de verkeerstechnische installatie.	fietsverkeer en de voetgangers zijn een vereiste. In het uitgevoerde VISSIM-onderzoek is tevens de uitruk van de brandweer gesimuleerd: dit blijkt goed mogelijk op een snelle en veilige manier.
20	5.2	<u>Hoofdstuk 2</u> Artikel 3 t/m 4 Bestemmingsregels: • Gemengd • Waarde - Archeologie 5	<u>Hoofdstuk 2</u> Artikel 3 t/m 5 Bestemmingsregels: • Gemengd • Leiding – Hoogspanning • Waarde - Archeologie 5
21	5.3.3	-	<u>Leiding - Hoogspanning (artikel 4)</u> In het bestemmingsplan is een dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' opgenomen ten behoeve van een tweetal ondergrondse hoogspanningsleidingen die het plangebied raken. Het betreft een tweetal 50 kV-leidingen: een loopt onder het spoor door over de uitrit haaks op de Schipholweg en eentje raakt het noorden van het plangebied. Om te zorgen dat het functioneren van deze leidingen niet belemmerd wordt tijdens werkzaamheden is een dubbelbestemming opgenomen waarin is opgenomen dat in deze gronden slechts gebouwd of geroerd mag worden nadat de betreffende leidingbeheerder advies heeft gegeven. Hiernaast is opgenomen dat slechts bouwwerken zijn toegestaan indien en voor zover de belangen van de betrokken kabels en leidingen zulks gedogen.
22	6.1	<u>Anterieure overeenkomst</u> Met de ontwikkelaar van het beoogde bouwplan, Du Prie, wordt een anterieure overeenkomst gesloten waarin alle relevante kosten worden verhaald.	<u>Anterieure overeenkomst</u> Met de ontwikkelaar van het beoogde bouwplan, Du Prie, is een anterieure overeenkomst gesloten waarin alle relevante kosten worden verhaald.
23	6.2.4	Tijdens de informatieavond is er één belangstellende gekomen. Deze belangstellende had een positieve reactie op het plan. Gesteld kan worden dat het plan, gezien de opkomst en reactie, maatschappelijk goed uitvoerbaar lijkt.	Tijdens de informatieavond is er één belangstellende gekomen. Deze belangstellende had een positieve reactie op het plan.
24	6.2.5	<u>Toepassing kader</u>	<u>Toepassing kader</u>

		Het ontwerpbestemmingsplan Schipholweg 130 zal overeenkomstig artikel 3.8 Wro en artikel 3.4 Awb gedurende zes weken ter visie worden gelegd. Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld gedurende deze periode zienswijzen met betrekking tot dit ontwerp in te dienen. Ingediende zienswijzen worden beantwoord in een zogenaamde zienswijzennota. De raad stelt uiteindelijk de zienswijzennota, en daarmee de beantwoording van de zienswijzen, vast.	Het ontwerpbestemmingsplan Schipholweg 130 is overeenkomstig artikel 3.8 Wro en artikel 3.4 Awb gedurende zes weken ter visie gelegd. Eenieder is in de gelegenheid gesteld gedurende deze periode zienswijzen met betrekking tot dit ontwerp in te dienen. In totaal zijn gedurende de zienswijzentermijn zes zienswijzen door negen partijen ingediend. Deze zienswijzen worden behandeld in een zienswijzennota die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. De zienswijzen geven aanleiding het bestemmingsplan op enkele onderdelen aan te passen. Deze wijzigingen zijn opgenomen in de staat van wijzigingen die eveneens als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. De belangrijkste aanpassingen zijn: • de toelichting is aangevuld en geactualiseerd; • een dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' is opgenomen; • er is een trillingshinderonderzoek uitgevoerd.
Regels			
25	1.1	NL.IMRO.0546.BP00142-0201	NL.IMRO.0546.BP00142-0301
26	4	-	Artikel 4 ('Leiding – Hoogspanning') ingevoegd
Bijlagen bij toelichting			
27	Bijlage 18	-	Bijlage 18: Milieu - trillingshinder
28	Bijlage 21	-	Bijlage 21: Zienswijzennota
29	Bijlage 22	-	Bijlage 22: Staat van wijzigingen
Verbeelding			
30	Legenda	NL.IMRO.0546.BP00142-0201	NL.IMRO.0546.BP00142-0301
31		-	Leiding – Hoogspanning toegevoegd