

|                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| Bestemmingsplan | <b>Merenwijk</b>   |
| Onderdeel       | <b>Toelichting</b> |

|                     |                         |
|---------------------|-------------------------|
| Gemeenteraad        | <b>28 februari 2006</b> |
| Gedeputeerde Staten | <b>17 oktober 2006</b>  |
| Raad van State      | <b>20 juni 2007</b>     |

## **Disclaimer**

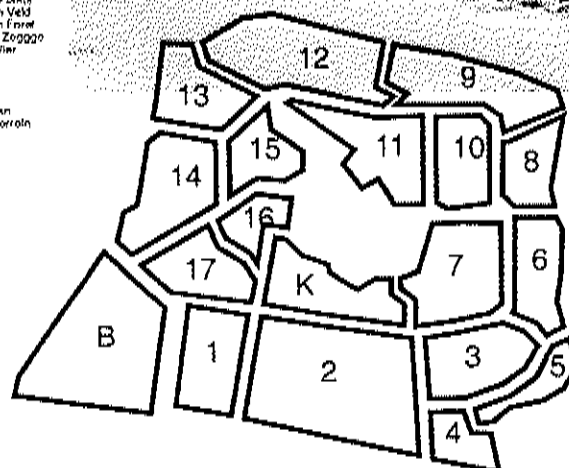
Onderhavig bestemmingsplan is analoog (op papier) vastgesteld. Bij eventuele afwijkingen tussen het analoge en digitale bestemmingsplan, is de analoge versie leidend.

De bijlagen bij de toelichting zijn in te zien via het Servicepunt Bouwen en Wonen in het Stadsbouwhuis. Voor de contactgegevens, zie [www.leiden.nl/contact](http://www.leiden.nl/contact) .

# GEMEENTE LEIDEN

## Bestemmingsplan Merenwijk

- 1) Rode
- 2) Horst
- 3) Worf
- 4) Korvelwal
- 5) Bruggantjhuwal
- 6) Haec
- 7) Bloem
- 8) Zwanenrijke
- 9) Dal en Duin
- 10) Hoek en Plakke
- 11) Vlinder en Veld
- 12) Koper en Erel
- 13) Holde en Zeggoo
- 14) Bos en Wier
- 15) Oren
- 16) Bink
- 17) Tuin
- K) Kruismolen
- B) Bedrijfsomreln





# GEMEENTE LEIDEN

## Bestemmingsplan Merenwijk

### Inhoud

- A. Toelichting, gedateerd 28 februari 2006
- B. Voorschriften, gedateerd 28 februari 2006
- C. Plankaart, schaal 1:2000, tekeningnummer VIC 0304  
gedateerd 28 februari 2006

**POUDEROYEN**  
*compagnions*

*verantwoording van stad en land bv*

st. Stovenskerkhof 2 postbus 156 6900 AD Nijmegen  
telefoon: 024 - 3 22 45 79 telefax: 024 - 3 24 12 40  
e-MAIL: info@pouderoyen.nl www.pouderoyen.nl



# **GEMEENTE LEIDEN**

## **Bestemmingsplan Merenwijk**

### **Toelichting**



|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| DEEL 1 INLEIDING.....                                          | 4  |
| 1. INLEIDING .....                                             | 5  |
| 1.1. Aanleiding tot nieuw bestemmingsplan .....                | 5  |
| 1.2. Begrenzing plangebied .....                               | 5  |
| 1.3. Vigerende bestemmingsplannen.....                         | 5  |
| 2. GESCHIEDENIS .....                                          | 7  |
| 2.1. Geschiedenis van het gebied .....                         | 7  |
| 2.2. Huidige situatie .....                                    | 8  |
| DEEL 2 BESCHRIJVING EN ANALYSE.....                            | 9  |
| 3. BEVOLKINGSOPBOUW EN ANDERE DEMOGRAFISCHE<br>GEGEVENS.....   | 10 |
| 4. RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK + STRUCTUUR.....                 | 13 |
| 4.1. Belangrijke zones, kenmerken .....                        | 13 |
| 4.2. Water- en groenstructuur .....                            | 14 |
| 4.3. Infrastructuur.....                                       | 16 |
| 4.4. Archeologie .....                                         | 17 |
| 4.5. Monumenten .....                                          | 19 |
| 5. Functionele karakteristiek + structuur.....                 | 20 |
| 5.1. Wonen .....                                               | 20 |
| 5.2. Werken / bedrijven .....                                  | 20 |
| 5.3. Voorzieningen .....                                       | 21 |
| 5.4. Winkels en horeca .....                                   | 23 |
| 5.5. Parken, plantsoenen, speelplekken e.d.....                | 24 |
| 5.6. Ecologische functionaliteit v.d. water- en groenstructuur | 25 |
| 5.7. Sport, recreatie, toerisme.....                           | 26 |
| 5.8. Verkeer .....                                             | 27 |
| 5.9. Parkeren .....                                            | 28 |
| 6. MILIEU .....                                                | 29 |
| 6.1. Bedrijven en milieuzonering .....                         | 29 |
| 6.2. Bodem.....                                                | 31 |
| 6.3. Geluidshinder.....                                        | 32 |
| 6.4.1. Lucht en Geur (gehele wijk).....                        | 37 |





|        |                                                                                                  |    |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 6.4.2. | Luchtkwaliteit (tunnel).....                                                                     | 45 |
| 6.5.   | Vliegtuigoverlast.....                                                                           | 54 |
| 6.6    | Externe Veiligheid (vervoer per spoor en over de weg<br>alsmede verkoop consumentenvuurwerk..... | 55 |
| 6.7.   | Water .....                                                                                      | 56 |
| 7.     | INTEGRALE VEILIGHEID .....                                                                       | 58 |
| 8.     | DUURZAME ONTWIKKELING .....                                                                      | 59 |
| 8.1.   | Water in de wijk.....                                                                            | 60 |
| 8.2.   | Hergebruik gebouwen .....                                                                        | 60 |
| 9.     | ONTWIKKELINGEN .....                                                                             | 62 |
| 9.1.   | Tunnel van/naar Poelgeest .....                                                                  | 62 |
| 9.2.   | Uitbreiding kinderboerderij.....                                                                 | 63 |
| 9.3.   | Vervallen                                                                                        |    |
| 9.4.   | Uitbreiding bouwmarkt.....                                                                       | 64 |
| 9.6.   | Vervallen                                                                                        |    |
| 9.7.   | Regenboogpad .....                                                                               | 64 |
| 9.8.   | Vervallen                                                                                        |    |
| 9.9.   | Vervallen                                                                                        |    |
| 9.10   | Kopbebouwing Ravenhorst en Kraaienhorst .....                                                    | 65 |
| 10.    | CONCLUSIES.....                                                                                  | 66 |
|        | DEEL 3 HET BELEID.....                                                                           | 67 |
| 11.    | RELEVANT BELEID.....                                                                             | 68 |
| 11.1.  | Gemeente (ontwikkelingsvisie, structuurplan, ruimtelijk<br>beleid, sectoraal beleid).....        | 68 |
| 11.2.  | Regio .....                                                                                      | 80 |
| 11.3.  | Provincie .....                                                                                  | 80 |
| 11.4.  | Rijk.....                                                                                        | 81 |
|        | DEEL 4 HET PLAN .....                                                                            | 82 |
| 12.    | UITGANGSPUNTEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN.....                                                      | 83 |
| 12.1.  | Verkeersstructuur .....                                                                          | 83 |
| 12.2.  | Toepassing standaardregeling aan- en bijgebouwen .....                                           | 83 |
| 12.3.  | Uitwerking ruimtelijke structuur buurten .....                                                   | 84 |



|                                                             |               |
|-------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>13. TOELICHTING .....</b>                                | <b>87</b>     |
| <b>13.1. Doelstellingen en planopzet .....</b>              | <b>87</b>     |
| <b>13.2. Bestemmingen .....</b>                             | <b>87</b>     |
| <b>13.3. Overige voorschriften.....</b>                     | <b>90</b>     |
| <br><b>14. ECONOMISCHE/FINANCIËLE UITVOERBAARHEID .....</b> | <br><b>91</b> |
| <br><b>15. HANDHAVING VAN HET PLAN .....</b>                | <br><b>93</b> |
| <br><b>16. INSpraak EN OVERLEG .....</b>                    | <br><b>95</b> |

#### **BIJLAGEN:**

- 1. VERSLAG INSpraakAVOND**
- 2. COMMENTAAR OP DE VERKREGEN INSpraakREACTIES**
- 3. BEDRIJVENLIJST MERENWIJK**
- 4. STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN**
- 5. AKOESTISCH ONDERZOEK (GEHELE WIJK EN TUNNEL)  
EN ALGEMENE ONTHEFFING GEDEPUTEERDE STATEN VAN  
ZUID-HOLLAND EX ARTIKEL 82a VAN DE WET GELUID-  
HINDER D.D. 22 MAART 2000**
- 6. ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT (GEHELE WIJK EN TUNNEL)**
- 7. VOORSCHRIFTEN BESTEMMINGSPLAN MERENWIJK**



## DEEL 1 INLEIDING



## 1. INLEIDING

### 1.1. Aanleiding tot nieuw bestemmingsplan

De Merenwijk vormt de noordelijke uitbreiding van de gemeente Leiden en kwam grotendeels in de 70-er jaren tot stand. Met ruim 15.000 inwoners woont hier ca. 14 % van de Leidse bevolking. De wijk is gelegen in een voorheen bij de gemeente Oegstgeest behorend gebied dat in 1966 bij de gemeente Leiden is gevoegd met het oog op een uitbreiding van het Leidse woningbestand.

Bij de wijziging van de gemeentegrens per 1 januari 1984 ging een gedeelte van de Warmondse Broek- en Simontjespolder over naar de gemeente Leiden.

Er zijn diverse redenen om de bestemmingsplannen voor de Merenwijk te herzien en te bundelen in één nieuw plan:

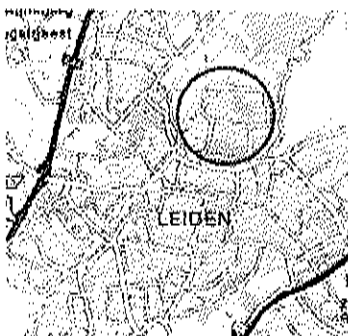
- In "bestemmingsplan nieuwe stijl", vastgesteld op 27 april 2000, wordt de wens tot grotere plangebieden verwoord. Het schaalniveau leent zich goed voor één bestemmingsplan. Zowel de aanpak als de inhoud van het bestemmingsplan worden afgestemd op de in het bestemmingsplan nieuwe stijl voorgestelde opzet.
- Voor het grootste deel van het plangebied vigeren plannen die qua 'leeftijd' de wettelijke termijn van 10 jaar ruimschoots overschrijden.
- Het is noodzakelijk de regeling voor aan- en bijgebouwen te actualiseren. Hierbij wordt gestreefd naar een standaardregeling, maar waar nodig c.q. mogelijk wordt ingespeeld op specifieke situaties.
- Enkele concrete inbreidingslocaties dienen in het bestemmingsplan te worden opgenomen.
- Inmiddels geprivatiseerd groen dient in het plan nader geregeld te worden. Structureel groen dient te worden vastgelegd.
- Het bouwverbod in de Karpers- en Forellenbuurt dient doorbroken te worden. Voor deze buurt is totnogtoe geen uitwerkingsplan van kracht.

### 1.2. Begrenzing plangebied

Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de gemeentegrens met Warmond en in het zuiden door de Slaaghsloot. De westelijke plangrens wordt gevormd door de spoorlijn Leiden-Haarlem/Amsterdam, de oostelijke grens door het boezemwater De Zijl.

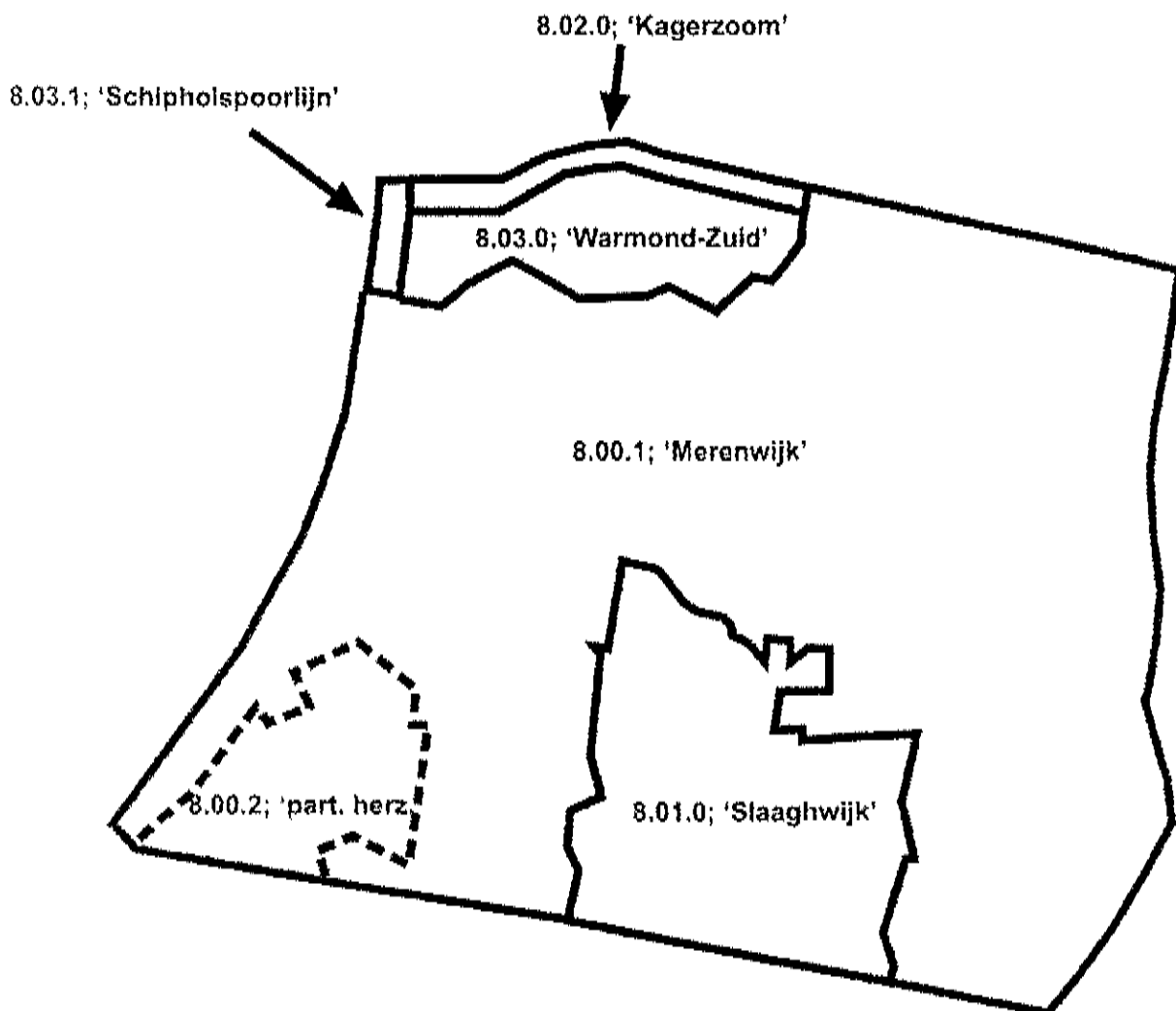
### 1.3. Vigerende bestemmingsplannen

Op dit moment gelden voor het plangebied 7 bestemmingsplannen (zie figuur 1). Het oudste vigerende bestemmingsplan is 'Warmond Zuid' (8.03.0), dat werd vastgesteld op 26 januari 1978. Voor het grootste deel van de Merenwijk vigeert het bestemmingsplan 'Merenwijk' (8.00.1),





vastgesteld op 13 oktober 1980. Voor een gedeelte van de meest noordelijke grens van de Merenwijk is op 15 december 1992 het bestemmingsplan 'Kagerzoom' (8.02.0) vastgesteld. Voor de Slaaghwijk vigeert het gelijknamige bestemmingsplan 'Slaaghwijk' (8.01.0), dat werd vastgesteld op 20 april 1993. Voor de locatie aangeduid als 8.00.2 is op 15 november 1994 een partiële herziening op het bestemmingsplan Merenwijk vastgesteld, teneinde grootschalige detailhandel mogelijk te maken. Het gebied 8.03.1 tenslotte ligt op voormalig Warmonds grondgebied. Het betreft een kleine gedeelte van de spoorzone Leiden-Haarlem en Schiphol. Voor dit stuk vigeert het bestemmingsplan 'Schipholspoorlijn' dat door de Warmondse gemeenteraad op 27 oktober 1977 is vastgesteld. Gezien het Koninklijk Besluit van 14 februari 1987 (inzake het bestemmingsplan Leiden-Merenwijk 1980) alsmede de uitspraak van de Raad van State d.d. 18 december 1995 (inzake het bestemmingsplan Slaaghwijk) geldt voor een beperkt gedeelte ook nog het bestemmingsplan Leiden-Merenwijk van januari 1969.



## 2. GESCHIEDENIS

### 2.1. Geschiedenis van het gebied

Alvorens in te gaan op de geschiedenis van het plangebied wordt kort aandacht besteed aan de ontstaansgeschiedenis van Leiden. Op grond van deze globale beschrijving is de geschiedenis van Merenwijk beter in haar historische context te plaatsen.

#### *Middeleeuwen: groei historische stadskern*

Leiden is ontstaan in en rond de tegenwoordige Oudhollandse binnenstad. Het grachtenstelsel en de groene singel rond de oude binnenstad zijn nog steeds bepalende structuren in de stadsplattegrond. Zij ontstonden reeds in de middeleeuwen en de zeventiende eeuw. Smalle straten met cultuurhistorisch waardevolle panden, sterke menging van functies en enkele historische invalswegen kenmerken dit stadsdeel.

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

Door ruimtegebrek binnen de Middeleeuwse stadsstructuren breidde de stad zich alzijdig uit met een aantal kleine wijken. Door de ligging nabij het centrum kon men profiteren van de voorzieningen aldaar. De wijken zijn daardoor tamelijk eenzijdig gericht op wonen. De wijken zijn onderling gescheiden door de invalswegen naar het centrum. Door de verschillende bouwperiodes hebben ze veelal een voor de wijk of buurt typerend straatbeeld. Grootschalige infrastructurele lijnen, zoals spoorlijnen en kanalen, vormen veelal de begrenzing van de vooroorlogse schil.

#### *Naoorlogse periode: stadswijken*

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

Vandaag de dag is nagenoeg het volledige grondgebied van de gemeente Leiden stedelijk gebied. De stad grenst aan de omliggende gemeenten Warmond, Leiderdorp, Zoeterwoude, Voorschoten, Leidschendam, Wassenaar, Valkenburg en Oegstgeest.

#### *Merenwijk*

De bouw van de Merenwijk kwam voort uit de sterke behoefte aan uitbreiding van de woningcapaciteit in Leiden. Ten noorden van de wijk Noorderkwartier, begrensd door de Slaaghslout, lag een daartoe

geschikte open polder met een agrarische functie. Om de Merenwijk te kunnen ontwikkelen, zijn in 1966 gronden uitgeruild tussen de gemeenten Leiden en Oegstgeest.

Na zandopbrenging en funderen op de diepere zandlagen in de bodem werd de infrastructuur aangebracht en de grond bouwrijp gemaakt.

Fasegewijs werd de wijk ontwikkeld. De wijkontsluiting (die aansluit op de Willem de Zwijgerlaan) en de wijkgroenstructuur delen het woongebied op in buurten.

## **2.2. Huidige situatie**

De toenmalig gehanteerde stedenbouwkundige uitgangspunten zijn nog duidelijk in de wijk herkenbaar, zoals bijvoorbeeld de verhouding hoogbouw-laagbouw, de kleinschalige en fijnmazige woonmilieus en de planmatige spreiding van voorzieningen, infrastructuur en wijkgroen.

Meer gedetailleerde gegevens over de ruimtelijke ontwikkeling van de wijk zijn opgenomen in het hoofdstuk over de ruimtelijke structuur van de wijk.

## DEEL 2 BESCHRIJVING EN ANALYSE

### 3. BEVOLKINGSOPBOUW EN ANDERE DEMOGRAFISCHE GEGEVENS

Per 1 januari 2001 woonden in de Merenwijk ruim 15 duizend mensen. Dat is 13% van het totale inwonertal van Leiden (117.031). Ten opzichte van het Leidse gemiddelde kent de Merenwijk een relatief hoog percentage 0-4 jarigen (7% vs. 6%), 5-14 jarigen (14% vs. 10%) en 50-64 jarigen (22% vs. 15%). Deze categorieën zijn dus oververtegenwoordigd. De overige leeftijdscategorieën scoren juist onder het gemiddelde van Leiden: 13% vs. 15% wat betreft 15-24 jarigen, 37% vs. 43% wat betreft 25-49 jarigen, en 8% vs. 12% 65+-ers. De buurt Merenwijk-centrum verdient aparte vermelding als zijnde de relatief meest vergrijsde buurt van Leiden. Van de ruim 1.000 inwoners is bijna de helft (46,5%) 65 jaar of ouder.

Ook de verdeling in huishoudens is in de Merenwijk afwijkend van die van het gemiddelde. Leiden kent ruim 49.509 huishoudens. Van de 5.905 huishoudens in de Merenwijk is 19% alleenstaand of ongehuwd samenwonend en bestaat 81% van de huishoudens uit inwoners in gezinsverband.

Het gemiddelde percentage alleenstaanden of ongehuwd samenwonenden in Leiden bedraagt 37%. Het percentage inwoners in gezinsverband bedraagt 63% in Leiden.

De gemiddelde huishoudengrootte in de Merenwijk ligt met 2,6 hoger ten opzichte van het gemiddelde in Leiden (2,4).

Daarmee is de Merenwijk dus met name een woonwijk voor gehuwden, al dan niet met kinderen.

Het gemiddeld inkomen in het Merenwijkdistrict ligt ten opzichte van het gemiddelde in Leiden hoger, echter binnen de Merenwijk zijn er wel enkele grote verschillen waar te nemen.

Met € 13.613 kent de Slaaghwijk het laagste gemiddelde inkomen per huishouden van de Merenwijk, terwijl Zijlwijk-Zuid het hoogste gemiddelde inkomen (€ 21.055) kent. Het grootste aandeel inkomensontvangers (29%) met een uitkering woont in de Slaaghwijk, terwijl het percentage inkomensontvangers met een hoog inkomen hier met 13% het laagst is. Zijlwijk-Zuid kent de minste inkomensontvangers afhankelijk van een uitkering (9%) en de meeste inkomensontvangers met een hoog inkomen (43%). Behalve de Slaaghwijk kent ook Merenwijk-Centrum een laag gemiddeld inkomen € 14.112. De overige buurten liggen boven het gemiddelde van Leiden.

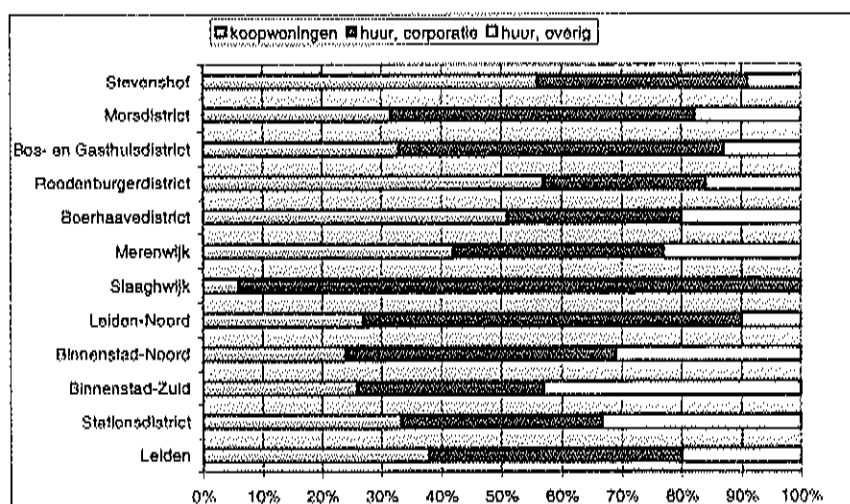
De Merenwijk kent in totaal ruim 6.000 woningen. Het merendeel bestaat uit eengezinswoningen (ca. 61%) en flats (ca. 38%). Het percentage meergezinswoningen bedraagt slechts 1%. Dit percentage is bijzonder laag ten opzichte van het gemiddelde van 14% in heel Leiden. De verdeling naar eigendomsverhouding is als volgt: eigendom (44%), corporatiewoningen (34%) en particuliere verhuur (22%). Maar evenals

het gemiddeld inkomen is opvallend dat op wijkniveau de eigendomsverhouding in de Merenwijk enorm verschilt. Zo bedraagt het aandeel huurwoningen in de Slaaghwijk 94%, verreweg het hoogste percentage van Leiden. In (met name het zuidelijk gedeelte van) de Zijlwijk bestaat juist 97% van het woningbestand uit koopwoningen. In Leedewijk en Merenwijk-Centrum is juist de particuliere verhuur sterk vertegenwoordigd.

Een vergelijking met de overige wijken in Leiden geeft de eigendomsverhoudingen goed weer:

De gemiddelde WOZ-waarde van woningen en bedrijven in 1999 bedroeg in de Merenwijk € 157.950. Dit bedrag ligt onder het gemiddelde voor heel Leiden € 183.940. De WOZ-waarde van de Merenwijk neemt hiermee een tussenpositie in de gemeente Leiden in. Tussen de buurten onderling zijn de verschillen weer groot.

De Slaaghwijk en Merenwijk-Centrum wijken respectievelijk af van het gemiddelde minus € 43.109 en € 57.176. Zijlwijk-Zuid en Noord wijken respectievelijk af plus € 61.714 en € 11.798. Leedewijk Noord en -Zuid wijken respectievelijk af plus € 21.781 en € 4.537.



- Het voorzieningenniveau van de Merenwijk moet afgestemd zijn op het relatief grote percentage jongeren en ouderen.
- Uit de Leefbaarheidmonitor die is opgesteld in 1998 blijkt dat met name jongeren ontevreden zijn in de Merenwijk en vooral de jongeren in de Slaaghwijk. De laatste scoort een 'zeer ontevreden' van 72%. Ook in het algemeen oordeel van de buurt scoort de Slaaghwijk met een 5,6 het laagst van Leiden. De overige wijken van de Merenwijk scoren gemiddeld een 7,8. Dat is boven het Leidse gemiddelde van 7,3.
- Qua leefmilieu verdient De Slaaghwijk extra aandacht.

## **4. RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK + STRUCTUUR**

### **4.1. Belangrijke zones, kenmerken**

Met uitzondering van het centrumgebied bestaat de Merenwijk voornamelijk uit grondgebonden woningen. De stedenbouwkundige geschiedenis van de tweede helft van deze eeuw is goed af te lezen aan deze woonwijk: De Slaaghwijk is een duidelijke jaren '60 wijk. Deze wijk bestaat alleen maar uit galerijflats, met daaromheen groene openbare gebieden. De CIAM gedachte, licht, lucht en gescheiden functiesystemen, is hier duidelijk aanwezig.

De oost-, en westkant en het centrumgebied van de Merenwijk zijn van de periode daarna, de jaren '70. In deze periode was de CIAM gedachte verdrongen door de ideeën van de structuralisten. Het scheiden van systemen werd taboe verklaard en juist de menging van functies werd belangrijk. De scheiding tussen openbaar gebied en privé werd diffuus gemaakt. Het begrip semi-openbaar raakte in zwang. Grote woonblokken, maar ook grote kantoorcomplexen, werden gebouwd als een structuur van kleinere eenheden; eenheden in de vorm van woningen of kantoorcellen. Deze woonblokken zien eruit als ogenschijnlijk willekeurig aaneengeschakelde en opgestapelde wooneenheden, waarbij de individualiteit van de woning uitgangspunt was geweest.

Aan de zuidoostzijde van de Merenwijk ligt, enigszins verscholen, een villawijk. De wijk ligt aan de Zijl. Elk kavel heeft zijn eigen haventje. Door de verscheidenheid aan vrijstaande woningen en kavelvormen doet deze buurt Belgisch aan.

Door het introverte karakter van de wijk en de opgaande en dichte groene begeleiding van de hoofdontsluitingswegen, is een vreemde voor de oriëntatie binnen de wijk sterk afhankelijk van bewegwijzering. Hogere accenten zoals in de flatbuurt en de hoogbouw in het centrum vormen herkenningpunten vanuit de directe omgeving. Van oorsprong in het plan opgenomen hoogbouw elders in de wijk is geschrapt vanwege de veranderende inzichten in woonbehoeften.

Binnen de buurten is de oriëntatie op sommige plaatsen niet optimaal. Echter door de geringe omvang van de buurten is de wijkontsluiting vindbaar.

Afzonderlijke buurten worden gekenmerkt door het voorkomen van eenduidige woningtypen. Uit het oogpunt van herkenning is het wenselijk de beeldbepalende kenmerken van ieder woningtype middels het bestemmingsplan veilig te stellen. Aanvullend kunnen hiertoe ten behoeve van de welstandstoetsing nadere architectonische criteria worden geformuleerd.

Op sommige punten zijn toevoegingen gepleegd die de oriëntatie binnen de wijk hebben verbeterd: de hoogbouw in het centrum en het gebogen gebouw langs de gebiedsontsluitingsweg nabij de brandweerkazerne.



Afzonderlijke buurten worden gekenmerkt door het voorkomen van eenduidige woningtypen. Uit het oogpunt van herkenning is het wenselijk de beeldbepalende kenmerken van ieder woningtype middels het bestemmingsplan veilig te stellen

De variatie in woonvormen is beperkt; met uitzondering van hoogbouw en middelhoogbouw (etagebouw en maisonnettes in de Horsten), bestaat de wijk voornamelijk uit eengezinswoningen met tuinen. Op de buurt Brigantijnwal met vrijstaande woningen na, bestaan de eengezinswoningen uit rijen, geschakelde en geclusterde woningen.

Uitgangspunt bij de planvorming was dat een hoge diversiteit bereikt zou worden in woningtypen. Daartoe zijn als regel van ieder woningtype in de wijk ten hoogste 100 woningen gerealiseerd.

Ook werden bewust verschillende architecten aangesteld bij de uitwerking van buurten en woningtypen. Het van oorsprong geplande aantal van 5.000 woningen werd opgeschroefd naar 6.000. Dit om de investeringskosten te kunnen dekken en de huren relatief laag te kunnen houden. De verhouding hoogbouw / laagbouw veranderde van  $\frac{2}{3} - \frac{1}{3}$  naar  $\frac{1}{3} - \frac{2}{3}$ . Met name de hoogbouw aan de randen van de wijk is vervallen, mede om de harde grens tussen wijk en landschap te verzachten. Uiteindelijk resulteerde dit in ruim 40 woningtypen. De achtertuinen van de woningen zijn in de meeste buurten zo veel mogelijk op het zuiden georiënteerd wat op verschillende plaatsen tot strokenbouw heeft geleid.

Een uitgebreide beschrijving van de ruimtelijke structuur per buurt is opgenomen in de externe bijlage bij dit plan "Ruimtelijke Structuur".

#### **4.2. Water- en groenstructuur**

Op wijkniveau is een aantal grote groenelementen gerealiseerd welke het karakter en de woonkwaliteit van de wijk mede bepalen. Veelal bestaan de randen van de wijk uit brede parkachtige groenstroken die op sommige plaatsen als groene aders de wijk binnendringen. De gebiedsontsluitingswegen zijn voorzien van een breed groen profiel en vormen daarmee een intermediair tussen de weg en de achterliggende bebouwing. De beplanting langs de weg kent verschillende samenstellingen, uiteenlopend van inheemse gemengde beplanting tot conifeerachtigen. Kenmerkende en structurerende bomenrijen zijn te vinden langs de rondweg, de uitvalswegen en langs de Broekweg. Midden in de wijk ligt een besloten park, waarin de bomen inmiddels veruitgegroeid zijn. Uit kostenbesparing en uit oogpunt van de natuur is het parkgebied indertijd niet opgehoogd, zoals dat wel het geval is bij de omliggende woonbuurten. Het park is meteen ingeplant met een hoge diversiteit aan bomen. Ook hier komen zowel plantgroepen met inheemse planten als met exoten voor. Midden in het park ligt 'de oerpoel' welke een bijzonder groen en rustig milieu vormt in de wijk. Het

enige gebouw in de wijk dat nog dateert van voor de wijkaanleg is een boerderij in het park. Hierin is een kinderboerderij gevestigd waarvoor vergevorderde uitbreidingsplannen bestaan.

De geografisch centrale ligging van het park zorgt ervoor dat de afstand woning-park altijd beperkt is. Het introverte karakter van de wijk klinkt door in de opzet van het park en de routing ernaartoe. Het park was in het oorspronkelijke plan minder groot. Het deel ten noorden van de Broekweg, een oude vuilstort van Oegstgeest, kon niet bebouwd worden en is zodoende uitloper van het park geworden. Deze uitloper is zelfs doorgezet in de meest recentelijk ontwikkelde buurten in het noordwesten van de wijk, waardoor de structurele betekenis van het park nog is vergroot.

De buurten worden doorsneden door een ringvormige groenstructuur welke rond een slingerende watergang is gevormd. Dit groene lint kent een zeer gevarieerd karakter; van een onverwachte waterpartij grenzend aan een achtertuin tot onderdeel van een parkstructuur in aaneengesloten buurten. Ook dit is op microniveau vaak heel aangenaam, maar als grote structuur moeilijk herkenbaar. Dit gevarieerde karakter kon ontstaan doordat de invulling van de buurten door verschillende architecten is uitgewerkt, waarbij de omgang met de watergangen vrij werd gelaten. Wel zijn de oevers die onderdeel vormen van de openbare ruimte eenduidig ingericht. De oever bestaat uit een plasberm van één meter breed, 0,15 m. diep en een laaggelegen begeleidend wandelpad. Zodoende is er geen inkijk naar aanliggende woningen en tuinen, welke hoger zijn gelegen.

Waar tuinen aan watergangen grenzen, vormt het bebouwen van deze tuinen een bedreiging van het karakter en de continuïteit van de ringvormige groenstructuur.

Wij hanteren een regeling ten behoeve van additionele gronduitgifte aan particulieren. Deze regeling onderscheidt drie categorieën openbaar groen: structureel groen, groen boven leidingen en groen ontstaan door verkavelingen.

Het structureel groen komt in deze regeling niet in aanmerking voor uitgifte. Groen boven hoofdleidingen komt eveneens niet in aanmerking voor uitgifte. Groen met daaronder blokaansluiting komt onder voorwaarden voor uitgifte in aanmerking. Tegen uitgifte van groen dat door verkaveling is ontstaan bestaat in principe geen bezwaar.

Uit evaluatie van de regeling is naar voren gekomen dat deze strak gehanteerd dient te worden. Snippergroen is in de regeling gedefinieerd als: een additionele uitbreiding met niet meer dan 25% van de reeds bestaande kavel of kleiner dan 30 m<sup>2</sup>. Op deze vuistregel zijn een vijftal uitzonderingen van toepassing.

Uitvoering van de regeling is procedureel vastgelegd. Ten aanzien van handhaving van de regeling wordt geconstateerd dat een zorgvuldige toetsing plaats moet vinden. Als uit de toetsing blijkt dat er restricties verbonden moeten worden aan de uitgifte (waardoor het niet mogelijk is de grond naar eigen inzicht in te kunnen richten als tuin/erf), dan moet de

aanvraag tot additionele gronduitgifte worden afgewezen en blijft de bestaande situatie gehandhaafd

- *Merenwijk kan worden gekarakteriseerd als een "groene wijk". Met name het park is een wezenlijk en - ruimtelijk- structuurbepalend en daarmee waardevol groenelement*
- *De overige groenstructuur is door begeleiding van het water, ringvormig van karakter*
- *Ten aanzien van de uitgifte van snipper groen wordt de regeling 'additionele gronduitgifte aan particulieren' gevolgd.*
- *Knelpunt: Bebouwen van tuinen gelegen aan watergangen vormt een bedreiging van het karakter en de continuïteit van de ringvormige groenstructuur. Bebouwing van deze tuinen zal daarom ook worden tegengegaan.*

#### **4.3. Infrastructuur**

De verkeersstructuur voor gemotoriseerd verkeer is gebaseerd op een ringvormige gebiedsontsluitingsweg die midden door de wijk loopt. De weg is momenteel niet eenduidig geprofileerd en de aanliggende woonbuurten keren zich van de weg af. De nota "Verkeersstructuur Merenwijk" draagt hiervoor in verkeerskundige zin een aantal verbeteringen aan, waarvoor in het bestemmingsplan ruimte zal worden opgenomen.

Via de IJsselmeerlaan en de Gooimeerlaan, die aansluiten op de Willem de Zwijgerlaan, zijn verbindingen gelegd met het zuidelijk gelegen stedelijk gebied. Vanuit de gebiedsontsluitingsweg zijn verbindingen gelegd naar de woonbuurten via buurtontsluitingswegen. Deze monden vervolgens uit in woonstraten of (woon-)erven. De woonstraten bestaan waar mogelijk uit relatief smalle, gelijkvloerse speelstraten/erven, zodat ondanks de relatief hoge woningdichtheid zo veel mogelijk bruikbare openbare ruimte beschikbaar is. Om de snelheid van autoverkeer te reduceren zijn veel bochten aangelegd. Ook dit is kenmerkend voor de ontstaansperiode van de wijk toen middelen als drempels nog niet werden gehanteerd.

De overgangen van de gebiedsontsluitingswegen naar de buurtontsluitingswegen zijn in 2001 aangepast.

Het stelsel voor langzaam verkeer is deels gekoppeld aan dat voor snelverkeer. Op enkele plaatsen zijn echter belangrijke zelfstandige structuren gerealiseerd. Zo wordt de gehele groene en parkachtige wijkrand en het wijkpark dat centraal gelegen is in de wijk doorsneden door paden voor fietsers en voetgangers.

Vanuit dit stelsel zijn vele doorsteken naar de aanliggende buurten mogelijk. Daarnaast loopt er een oude landschapslijn, de Broekweg, diagonaal door de wijk. Als fietsroute doorsnijdt deze de woonbuurten en het wijkpark en verbindt aangrenzend stedelijk en landelijk gebied met de wijk. De bewegwijzering van de belangrijkste fietsroutes maakt het

eenvoudig om vanuit de wijk het wijkcentrum en het stadscentrum van Leiden te bereiken (en omgekeerd).

Door de sterk uitgegroeide beplanting ontbreekt het echter vaak aan ruimtelijke herkenbaarheid en komt de sociale veiligheid soms in het geding.

Het parkeren is een belangrijk aspect voor de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen het plangebied. Het vigerende parkeerbeleid is richtinggevend en vormt mede het kader voor de beoordeling van bouwplannen en andere ontwikkelingen. Gevolg hiervan is dat er in het onderhavige bestemmingsplan geen aparte parkeernormen zijn opgenomen.

- De verkeersstructuur voor snelverkeer is gebaseerd op een ringvormige gebiedsontsluitingsweg; de weg is niet eenduidig geprofileerd en de aanliggende woonbuurten keren zich van de weg af; in het bestemmingsplan dienen de in het verkeersstructuurplan geformuleerde verbetering mogelijk te worden gemaakt.
- Knelpunt: Sociale veiligheid in het geding door sterk uitgroeiende beplanting waardoor ruimtelijke herkenbaarheid ontbreekt.

#### **4.4. Archeologie**

##### **Algemeen**

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. De doelstelling van het gemeentelijk archeologiebeleid is om de archeologische bronnen zo verantwoord mogelijk te beschermen. De erosie van het bodemarchief is ondanks alle inspanningen in de afgelopen jaren, immers nog steeds erg groot. Dit betekent dat bij toekomstige ontwikkelingen verstoring van de diepere ondergrond uit archeologisch oogpunt zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Waar dit niet mogelijk is, zal in de gebieden waar waardevolle, informatieve archeologische resten verloren dreigen te gaan, voorafgaand aan de geplande bodemingreep verantwoord onderzoek dienen plaats te vinden. Om deze doelstelling te kunnen realiseren is in het bestemmingsplan een aantal voorschriften en maatregelen opgenomen. Deze voorschriften zijn gebaseerd op een inventarisatie en evaluatie van de omvang en kwaliteit van het archeologisch bodemarchief. De resultaten van deze inventarisatie, die de gehele gemeente beslaat, zijn vastgelegd in een rapport, voorzien van een toelichting en een groot aantal kaartbijlagen waaronder een archeologische verwachtingskaart. Dit rapport geldt tevens als verantwoording en onderbouwing van de in het bestemmingsplan voorgestelde maatregelen.

### **Archeologische waarden in het plangebied**

Uit het onderzoek dat is verricht ten behoeve van de archeologische inventarisatie is gebleken dat in het plangebied Merenwijk slechts een beperkt aantal vondstmeldingen bekend is. Het betreft drie meldingen van vondsten die tijdens de aanleg van de wijk bij grondwerkzaamheden zijn gedaan. De vondsten dateren uit de ijzertijd, Romeinse tijd en Late Middeleeuwen.

Uit historische bronnen is bekend dat in het plangebied en de directe omgeving een aantal cultuurhistorische elementen aanwezig is geweest waarvan nog resten in de bodem aanwezig kunnen zijn.

Het betreft de schans aan de Broekweg en de schans aan de Dwarswetering (ten oosten van het plangebied). Beide schansen dateren uit de 80-jarige oorlog.

Geologisch gezien komen in het plangebied 3 verschillende eenheden voor:

Duinkerke I afzettingen (500-200 v.Chr.); in deze periode werd klei afgezet. Aan de zuidzijde van het plangebied zijn geulafzettingen aanwezig waarop in de Romeinse tijd bewoning tot ontwikkeling kon komen.

Het grootste deel van het plangebied is in de afgelopen eeuwen zeer nat geweest. In dit deel van het plangebied kwam Hollandveen tot ontwikkeling. Het Hollandveen is vertand in Duinkerke I-afzettingen.

Aan de zuid- en westzijde van het plangebied zijn Duinkerke III afzettingen (800 – 1200 n.Chr.) aanwezig. Deze bedekken daar de voorgaande Duinkerke-afzettingen. Tijdens deze transgressiefase kunnen de onderliggende sedimenten geërodeerd zijn.

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

Tot slot is duidelijk dat het grootste deel van het plangebied in ernstige mate verstoord is. T.b.v. de aanleg van de Merenwijk is de bebouwing over grote oppervlakten onderheid en onderkelderd. Door deze ingrepen is de bodem in deze delen van het plangebied zeer diep geroerd.

Hierdoor zijn eventueel in de bodem aanwezige archeologische resten voorgoed verloren gegaan. Slechts een klein deel van het plangebied is in het verleden niet verstoord. Het betreft de nog aanwezige groenstroken tussen de bouwblokken en het park in het centrum van de wijk. In deze zones kunnen nog archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn.

Op basis van bovengenoemde archeologische vondsten, geologische, geomorfologische en bodemkundige kenmerken geldt voor kleine delen van het plangebied een hoge archeologische verwachting. Enkele andere delen van het gebied zijn aangewezen als gebieden waarvoor een lage

archeologische verwachting geldt. In de reeds verstoorde delen van het plangebied zijn geen archeologische waarden meer aanwezig. Een gebied van 50 meter rondom de locatie van de schans aan de Broekweg is aangewezen als gebied van archeologische waarde.

#### **4.5 Monumenten**

Binnen de Merenwijk zijn geen monumenten aanwezig.

## 5. FUNCTIONELE KARAKTERISTIEK + STRUCTUUR

### 5.1. Wonen

De Leidse regio is en blijft een zeer gewild woongebied, mede door de centrale ligging in de Randstad en de culturele en recreatieve voorzieningen in stad en omgeving. Ook de Merenwijk is een geliefde woonbuurt. Het marktmechanisme van vraag en aanbod is daarvoor een goede indicator. Zo is de gemiddelde prijs van een koopwoning flink hoger dan in de rest van Nederland. De verschillen tussen de wijken zijn echter aanzienlijk. Zo blijven de Slaaghwijk en Merenwijk-Centrum bij de gemiddelde verkoopprijs achter, terwijl de rest van de Merenwijk (ruim) boven het gemiddelde scoort. In de Slaaghwijk is het sociale huurbezit zeer hoog (maar liefst 94%). In de Zijlwijk domineert de koopsector (Zijlwijk-Noord 76%, Zijlwijk-Zuid 97%). Conclusie is dan ook dat in de Merenwijk tussen de buurten grote verschillen bestaan in eigendomsverhoudingen. Zeker waar dit samengaat met waardeverschillen van de woningen, en de inkomenssituatie van bewoners levert dit een zekere tweedeling op.

Knelpunt: Er is sprake van een duidelijke tweedeling in Merenwijk als gevolg van verschillen in eigendomsverhouding, waardeverschillen van de woningen en inkomenssituatie van de bewoners.

### 5.2. Werken / bedrijven

De bedrijvigheid in de wijk is geconcentreerd in het zuidwesten van de wijk en ligt ingesloten tussen de Slaaghsloot, spoorlijn en Gooimeerlaan. De bedrijven zijn met name gericht op grootschalige detailhandel. De op het terrein gelegen RWZI legt milieuhygiënische beperkingen op de omgeving. De woon- en bedrijfslocaties zijn hier op afgestemd. Aan de Gooimeerlaan is de brandweerkazerne met meldkamer gelegen. Eind 2004 zal de meldkamer zijn verplaatst naar een gemeenschappelijke meldkamer aan de Rooseveltstraat. Thans wordt onderzocht in hoeverre de locatie Gooimeerlaan als uitrukpost voor de brandweer gehandhaafd kan blijven of dat deze verplaatst dient te worden. Bij verplaatsing van de kazerne zou de Gooimeerlaan een interessante locatie voor een nieuwe invulling kunnen worden. In het onderhavige plan zijn de gronden van de brandweerkazerne aangewezen voor Maatschappelijk Doeleinden (MD) met een aanduiding BK (brandweerkazerne).

- In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met milieuhygiënische beperkingen van bedrijven (RWZI) op de omgeving;
- Onderzocht wordt om de brandweerkazerne aan de Gooimeerlaan als uitrukpost voor de brandweer te handhaven en in hoeverre de locatie voor herontwikkeling in aanmerking kan komen.

### 5.3. Voorzieningen

#### *Algemeen*

Het niveau aan maatschappelijke voorzieningen in de Merenwijk ligt onder het Leids gemiddelde. Met name het niveau aan kinderdagverblijven en ouderenzorg bevindt zich onder het gemiddelde. Op het gebied van de gezondheidszorg zijn er in vergelijking met het gemiddeld niveau per district in Leiden theoretisch gezien te weinig tandartsen en fysiotherapeuten. Het niveau aan peuterspeelzalen ligt boven het gemiddelde. Voor het bepalen van de benodigde maatschappelijke voorzieningen zijn de meest cruciale factoren omvang en samenstelling van de bevolking van belang. Verandering van deze factoren heeft rechtstreeks invloed op de ruimte die zou moeten worden gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen. Belangrijke aandachtsgebieden/ ontwikkellocaties in de Merenwijk die invloed kunnen hebben op de omvang en samenstelling van de bevolking zijn het gebied Eksterpad/ Valkenpad en het gebied rond het Regenboogpad.

#### *Onderwijs*

In de wijk komen alleen voorzieningen voor basisonderwijs voor. Momenteel bestaan in de wijk drie locaties waarbinnen de basisscholen zijn geclusterd; zuidelijk centraal in de Horsten (Valkenpad), noordwestelijk aan de Veluwemeerlaan (Broekplein) en noordoostelijk aan de Zwartemeerlaan (Regenboogpad). Op laatstgenoemde locatie zullen de noodlokalen vervangen worden door schoolwoningen, buitenschoolse opvang, appartementen en eengezinswoningen. Door de spreiding van de scholen en de koppeling aan het snel- en langzaamverkeersstelsel zijn ze goed bereikbaar. Het parkeren voor het halen en brengen van kinderen, met name nabij het Broekplein en Regenboogpad, veroorzaakt wel problemen. Uit prognoses met betrekking tot samenstelling en omvang van de bevolking blijkt dat de scholen de komende 20 jaar kunnen voldoen aan de onderwijsbehoefte. Tevens is een overloop mogelijk vanuit de Poelgeest, mocht dit nodig blijken. De ontwikkelingen in het basisonderwijs gaan steeds meer richting kleinere klassen. Uit dit oogpunt kan het zo zijn dat in de toekomst alsnog de behoefte ontstaat aan het bijbouwen van leslokalen aan de bestaande scholen.

Naar verwachting kunnen de in de wijk aanwezige basisscholen de komende 20 jaar voldoen aan de onderwijsbehoefte.

#### *Gezondheidszorg*

In de Merenwijk zijn twee bundelingen van eerstelijns- gezondheidsvoorzieningen: Gezondheidscentrum Merenwijk (Rosmolen) en Medisch Centrum 't Joppe (Zwartemeerlaan). Hierin zijn praktijken van



o.m. huis- en tandartsen, fysiotherapeuten en verloskundigen, in GC Merenwijk gecombineerd met spreekuren van maatschappelijk werk en Stichting Dienstverlening. In de directe nabijheid van elk van beide centra bevindt zich een apotheek. Los van deze twee centra bestaan in de Merenwijk nog afzonderlijke praktijklocaties van één huisarts, twee tandartsen en enkele fysiotherapeuten. Er zijn geen aanwijzingen of signalen van een bestaand of dreigend tekort aan deze eerstelijnsvoorzieningen.

Naast specifieke voorzieningen bedoeld voor toekomstige en huidige bewoners zullen "bovenwijkse voorzieningen" op stedelijk niveau in de Merenwijk een plaats kunnen krijgen.

### *Kinderopvang*

Hoewel er de afgelopen jaren in Leiden veel nieuwe kinderopvang-capaciteit van de grond gekomen is, zal dit op termijn waarschijnlijk nog niet voldoende zijn. Het blijft dan ook belangrijk om maatregelen te nemen om voldoende dag- en buitenschoolse opvang mogelijk te maken. De SCP-norm, gebaseerd op diverse gegevens, is in het najaar van 2004 vertaald naar de Merenwijk. Er zou behoefte zijn aan 21.9 plaatsen dagopvang per 100 kinderen van 0 t/m 3 jaar, en 9.7 plaatsen buitenschoolse opvang per 100 kinderen van 4 t/m 11 jaar. Op grond van bovenstaande norm is de behoefte aan kindplaatsen voor 0-4 jarigen berekend op 172 kindplaatsen. Momenteel zijn er 86 plaatsen. Voor de groep 4-12 jarigen bestaat behoefte aan 166 kindplaatsen. Momenteel zijn er 133 plaatsen beschikbaar.

De invoering van de Wet kinderopvang (op 1 januari 2005) lijkt te leiden tot enige teruggang in de vraag naar opvang. Onduidelijk is nog of dit een tijdelijk fenomeen is. Het gat tussen de huidige capaciteit dagopvang en de gewenste berekende capaciteit is echter dermate groot, dat medewerking dient te worden verleend aan aanbieders die dagopvang willen realiseren. Ons beleid is er dan ook op gericht om realisatie van met name extra capaciteit dagopvang mogelijk te maken. Ook met uitbreiding van buitenschoolse opvang zal rekening worden gehouden. Een en ander zal worden gerealiseerd door in het bestemmingsplan aan het gebruik van gebouwen toe te voegen dat kinderopvang dan wel buitenschoolse opvang is toegestaan en door een grotere flexibiliteit in de voorschriften te hanteren.

- Momenteel is de capaciteit ten aanzien van dagopvang en buitenschoolse opvang onvoldoende
- Het beleid is gericht op realisatie van extra capaciteit dagopvang en buitenschoolse opvang.
- Door flexibiliteit in de bestemmingsplanvoorschriften, kan extra capaciteit eenvoudiger gerealiseerd worden.

#### *Ouderenzorg*

Voor de locatie Eksterpad zijn er plannen voor sociale vernieuwing. In deze plannen worden ook de mogelijkheden bekeken voor woon-zorg-welzijnsvoorzieningen.

#### *Buurthuis*

In de Merenwijk is op dit moment een buurthuis gevestigd aan het Valkenpad 3. Voor de Merenwijk is het noodzakelijk één buurthuis te handhaven.

#### *Bibliotheek*

Aan de Rosmolen 4 is een filiaal van de bibliotheek gevestigd. Een bibliotheekfunctie in de Merenwijk dient te worden gehandhaafd.

#### *Kerken*

Aan de Watermolen is een kerk gevestigd.

### **5.4. Winkels en horeca**

#### *Winkels*

Het wijkwinkelcentrum de Kopermolen is strategisch gelegen aan de rand van het wijkpark aan de Ketelmeerlaan. De Ketelmeerlaan gaat ter hoogte van het winkelcentrum over in een pleinachtige verbreding. Het winkelbestand voorziet op wijkniveau in de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte van de inwoners van de wijk. De omvang van de voorzieningen is reeds afgestemd op de toenemende vraag vanuit het woongebied in de Poelgeest. Er dient nog wel een verbinding (onder het spoor door) te worden gerealiseerd tussen de Poelgeest.

De voorzieningen zijn vanuit Merenwijk goed bereikbaar voor zowel gemotoriseerd als voor niet-gemotoriseerd verkeer. Tevens is er voldoende parkeergelegenheid in de directe nabijheid van de entrees van het winkelcentrum. Een knelpunt is de routing direct rond het winkelcentrum en de geleiding van parkeerders. Daartoe zijn de parkeerplaatsen op en rond het Kopermolenplein gehierstructureerd.

De gemeente zet zich in voor het tegengaan van leegstand in het winkelcentrum, ondanks dat de gemeente geen eigenaar is. Op enkele plaatsen komen solitaire of geclusterde voorzieningen voor, zoals in het vernieuwde buurtcentrum in de flatbuurt De Horsten. Voor overige voorzieningen kunnen de wijkbewoners terecht in het nabijgelegen stadscentrum van Leiden.

- Het winkelbestand voorziet op wijkniveau in de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte van de inwoners van de wijk. De omvang van de voorzieningen is reeds afgestemd op de toenemende vraag vanuit het nog te ontwikkelen woongebied in de Poelgeest.

- Er dient een verbinding (onder het spoor) te worden gerealiseerd tussen de Poelgeest en de Merenwijk.

#### *Horeca*

In de Merenwijk zijn de volgende horeca-inrichtingen aanwezig:

- Valkenpad 28; Crowns Pool en Dartcentrum
- Valkenpad 34-36; Lokaal van Verre
- Zwartemeerlaan 40; Bella Donna (Italiaanse snackbar afhaalpizza)
- Standerdmolen 21; Da Gigi Petit restaurant
- Rosmolen 25; Panda Chinees-Indisch Restaurant
- Papiermolen 5; Petit Restaurant De Koperwiek
- Watermolen 10; snackbar.

De gelegenheid Watermolen 10 heeft veel overlast veroorzaakt. In overleg met de uitbater en de politie wordt getracht de overlast tot een minimum te beperken. Gezien de overlast worden aan de hand van dit bestemmings-plan planologisch maatregelen voorgesteld. Horeca (categorie I en II) wordt aan de Watermolen uitsluitend op nummer 10 toegestaan. Horeca is bovendien niet toegestaan in de meer overlast gevende categorieën zoals bars, pubs en dancings. In verhouding tot de omvang van de wijk is het aantal horecagelegenheden vrij laag. Daar komt bij dat de gelegenheden geconcentreerd zijn in het zuidelijke deel van de wijk. Dit betekent dat de inwoners zich gemiddeld over grotere afstand dienen te verplaatsen of aangewezen zijn op het stadscentrum van Leiden.

#### **5.5. Parken, plantsoenen, speelplekken e.d.**

In de Merenwijk is een aantal speelvoorzieningen en een grote speeltuin. Het overgrote deel van de speelvoorzieningen is bedoeld voor kinderen in de leeftijd van 2 tot 6. Ten behoeve van de leeftijdsgroep van 6-12 jarigen zijn 9 speelplekken voorhanden. Voor 12 tot 18 jarigen was tot voor kort slechts 1 speelplaats aanwezig. Het grote aantal speelplaatsen voor jonge kinderen komt voort uit het feit dat bij de realisering van de woonwijk er veel jonge gezinnen kwamen wonen. Door de veranderde leeftijdsopbouw zou dit aangepast moeten worden (bijvoorbeeld meer plekken voor oudere kinderen). Daarmee kunnen ook problemen met betrekking tot overlast voor omwonenden en verkeersonveilige situaties worden voorkomen. In de filosofie van de wijk dienen de woonstraten ook speelruimte te zijn. Het toegenomen autobezit en de privatisering van groen hebben deze mogelijkheid sterk ingeperkt. Het is wenselijk in de wijk de mogelijkheid open te houden om speelvoorzieningen te realiseren, zoals trapveldjes, speelplaatsen of jongerenontmoetingsplekken (JOP). Belangrijke aspecten daarbij zijn de locatiekeuze (o.a. toezicht, vandalisme en veiligheid) en bereikbaarheid (o.a. veilige routing en korte afstanden). In de zomer van 2001 is op kosten van de gemeente Leiden (nabij de Dalen) een JOP gerealiseerd op Warmonds grond-

gebied. Verder zijn de volgende aanpassingen doorgevoerd waardoor het probleem in fysieke zin is opgelost:

- het groen is in zijn totaliteit aangepast aan het Keurmerk Veilig Wonen (KVV) door middel van het verlagen en vervangen van beplantingen
- aan de achterzijde van de Uilenhorst is een sportkooi geplaatst
- over een strook van 12 meter lang en 1 meter breed is de speeltuin Merendroom achter de Milanenhorst uitgebreid t.b.v. de aanleg van een minigolfbaan
- nabij de Condorhorst is een vissteiger aangelegd
- in het voormalig restaurant Lokaal van Verre is een gezinscentrum gevestigd
- voor de jeugd is in de HTIB een internet gelegenheid gerealiseerd
- de bewegwijzering is aangepast
- diverse speelgelegenheden zijn aangepast en vernieuwd.

## **5.6. Ecologische functionaliteit van de water- en groenstructuur**

Ecologische functionaliteit van de water- en groenstructuur

Natuur in de stad heeft diverse positieve effecten voor de bewoners, die zijn op te splitsen in sociale, economische en fysieke of regulerende functies. Eerst de sociale functies. Een groene en gevarieerde omgeving bevordert het welzijn van bewoners, kan dienen als ontmoetingsplek maar ook als rustpunt; je kunt er wandelen of sportief bezig zijn, je steekt er wat van op en het maakt een stad of wijk mooier en aantrekkelijker. Daarnaast kent een gezond ecologisch systeem in de stad belangrijke *fysieke ofwel regulerende functies*. Ecologisch gezond water houdt zichzelf zuiver en is gezonder voor mens en dier; een robuuste en gevarieerde groenstructuur reinigt lucht, vangt stof, bevordert de waterafvoer bij regen, remt wind, reguleert temperatuur en isoleert geluid. Tot slot hebben groen en blauw in de stad een niet te onderschatten *economische functie*: een natuurlijke omgeving is meestal een belangrijke voorwaarde bij vestiging van bedrijven, burgers hebben vaak meer geld over voor een huis met groen of water voor de deur. Natuur verhoogt dus uiteindelijk het vestigingsklimaat van de stad. Andersom geredeneerd vervult de stad ook veel functies voor de natuur, als stadsecosysteem met veel typisch stadse biotopen (leefgebieden). De natuurlijke structuur van de Merenwijk bestaat uit de volgende elementen:

1. De grotere groene gebieden, zoals het wijkpark, de noordrand (Kagerzoom), de zuidrand (Slaaghsloot) en de westrand (langs het spoor). Dit is het leefgebied van bijvoorbeeld grote bonte specht of de bosmuis.
2. De typische stadsnatuur met een redelijke mate van verstening, in de Merenwijk ruim gelaardeerd met grasperken, bomen en het privé-groen van tuinen. Stadse vogels als de huismus en de gierzwaluw

vinden hier hun plek, maar ook soorten die meer groen nodig hebben.

3. Het water. De Zijl, Het Joppe en diverse poldersloten vormen het domein van diverse planten en dieren, waaronder snoek en baars.
4. Diverse natuurlijke lijnen die bovenstaande elementen doorsnijden of met elkaar verbinden, zoals de bomenrijen in de straten (essen langs de rondweg, wilgen langs de Broekweg), de grasbermen, de plantsoentjes en de oevers van de vele door de wijk meanderende sloten.
5. Belangrijke voedingsaders voor natuur in de stad zijn de Slaaghsloot, De Zijl en de noordrand van de wijk. Deze worden door de ruim in het groen gelegen ontsluitingswegen, via de diverse sloten en door de Broekweg verbonden met de natuur in de wijk.

### **5.7. Sport, recreatie, toerisme**

Tussen het Broekplein en de Veluwemeerlaan staat de sport-/turnhal Merenwijk. De hal is goed bereikbaar voor gemotoriseerd- en ongemotoriseerd verkeer. Ook is er voldoende parkeergelegenheid. Bij het Valkenpad 38 en het Regenboogpad 4 zijn twee gymzalen. Aan de Merendonk ligt een tennispark. Recent is op het terrein van het tennispark een kantine en een sport- en fitnesscentrum gerealiseerd.

In het wijkpark ligt een kinderboerderij. Hier dient een tweetal knelpunten te worden opgelost. Enerzijds zijn de tijdelijke gebouwen aan vervanging toe, anderzijds is uitbreiding c.q. verbetering van het complex wenselijk. In dat kader is voor de kinderboerderij een bouwplan ontwikkeld waarbij de nu verspreide bebouwing geconcentreerd wordt. De definitieve besluitvorming hierover vindt naar alle waarschijnlijkheid nog in 2004 plaats. In het bestemmingsplan worden de bouwvoorstellen mogelijk gemaakt.

In het gebied aan de Zijl is een jachthaven gesitueerd. Deze jachthaven beschikt over 100 ligplaatsen en voorzieningen (kantine, toiletten, berguimten en fietsenstallingen) met een bebouwd oppervlak van ca. 150 m<sup>2</sup>.

Op de grens met de gemeente Warmond ligt een golfterrein. Een klein gedeelte van het golfterrein ligt binnen de gemeentegrens van Leiden en wordt daarom in dit bestemmingsplan meegenomen.

- De kinderboerderij gelegen in het wijkpark heeft behoefte aan uitbreiding, vervanging en verbetering van tijdelijke gebouwen.

## 5.8. Verkeer

### *Ontsluiting gemotoriseerd verkeer*

De wijk wordt ontsloten vanaf de rondweg (noordelijk deel Gooimeerlaan, Veluwemeerlaan, Zwartemeerlaan, Ketelmeerlaan) via de Gooimeerlaan aan de westzijde en de IJsselmeerlaan aan de oostzijde. Beide straten komen uit op de Willem de Zwijgerlaan.

Binnen de wijk zelf vindt de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer plaats via de rondweg. De woonbuurten zijn vanaf deze rondweg toegankelijk. De vormgeving van de aansluitingen van de zijwegen op de rondweg is zeer verschillend. De volgende situaties komen voor:

- gelijkwaardige kruispunten;
- kruispunten met voorrangregeling;
- uitritconstructies;
- teruggelegen drempels.

De ligging van het wijkcentrum is herkenbaar aan een pleinachtige ruimte met een asverspringing in de weg aan de Ketelmeerlaan.

### *Fietsverkeer*

Langs de Gooimeerlaan en de IJsselmeerlaan liggen fietspaden (soms tweerichtings-, soms éénrichtingsfietspaden). Vanaf het fietspad aan de Gooimeerlaan is er een verbinding met de binnenstad voor langzaam verkeer (via de Marnixstraat en de Huigbrug over de Maresingel). De Willem de Zwijgerlaan wordt echter wel als een barrière voor het fietsverkeer tussen de Merenwijk en de binnenstad gezien.

Langs de rondweg komen fietsvoorzieningen voor deels in de vorm van vrijliggende fietspaden, deels in de vorm van fietsstroken. Op een aantal plaatsen zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig en wordt het fietsverkeer omgeleid door het woongebied. De kruisingen van fietsroutes met het meest intensieve deel van de rondweg zijn uitgevoerd in de vorm van fietstunneltjes.

Aan de rand van het wijkpark zijn fietspaden gerealiseerd. Aan de noordoostzijde van het park en aan de randen van het park ten noorden van de Broekweg ontbreken fietspaden en moet een route door de woonbuurten worden gevolgd.

Langs de Zijl ligt een fiets- en voetgangersroute met een recreatief karakter.

### *Parkeren*

Parkeervoorzieningen voor personenauto's bij woningen bestaan uit parkeerplaatsen op eigen terrein, garages, carports, en parkeervakken op de openbare weg. Bij veel buurten beschikken woningen over een parkeerplaats op eigen terrein, in een aantal buurten is alleen parkeren op de openbare weg mogelijk.

Rondom het winkelcentrum zijn verschillende parkeerterreinen gerealiseerd ten behoeve van de winkels en andere voorzieningen in en rond het centrum.

## 5.9 Parkeren

In de planvoorschriften zijn geen bepalingen omtrent het parkeren opgenomen. Parkeernormen zijn aan veranderingen onderhevig bijvoorbeeld als gevolg van het autobezit en -gebruik. Het zou onjuist zijn om in het plan een norm op te nemen die aan veroudering onderhevig is. Niettemin moet toch worden voldaan aan normen inzake de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen. Bij nieuwbouw en bij ingrijpende verbouwingen of veranderingen van bestaande gebouwen zal de gemeente erop toezien dat voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein dan wel in of onder een gebouw beschikbaar is. Dat betreft zowel de gebruikers als de bezoekers van een gebouw. De parkeerbehoefte kan niet op de eventuele capaciteit van het openbaar gebied afgewenteld worden. Op grond van de Bouwverordening (artikel 2.5.30) zal in voorkomende gevallen een parkeereis worden gesteld. Als daaraan niet wordt voldaan kan geen bouwvergunning worden verleend, ook al past het gebouw in het bestemmingsplan.

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

## 6. MILIEU

### 6.1. Bedrijven en milieuzonering

De Merenwijk bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen maar heeft ook een gemengd gebied, het centrumgebied. Dit centrumgebied heeft een gemengd karakter. Het betreft een menging van velerlei functies waaronder detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, bedrijven en wonen. De aanwezigheid van bedrijven en woningen in het centrumgebied kan een spanningsveld met zich meebrengen. Dit wordt veroorzaakt door de aanwezige en potentiële milieubelasting die met de bedrijfsactiviteiten samenhangen. De mate waarin een bedrijf als hinderlijk wordt ervaren hangt af van de volgende factoren:

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

#### Milieuzonering

Om te komen tot een verantwoorde, ruimtelijk relevante milieuhygiënische toetsing van bedrijfsvestigingen, wordt gebruikt gemaakt van milieuzonering. Hieronder wordt verstaan het aanbrengen van voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichting anderzijds milieugevoelige functies als wonen. Daarnaast is de milieuwetgeving van toepassing.

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde basiszoneringslijst (VNG, Bedrijven en milieuzonering, 2001). Hierin wordt per bedrijfsoort aangegeven welke milieu-invloed (in de vorm van geur, stof, geluid en gevaar) hiervan uitgaat en welke afstand in acht moet worden genomen. De VNG onderscheidt diverse omgevingstypen. Het achterliggende idee is dat de gevoeligheid van een gebied voor bepaalde hinder afhankelijk is van het omgevingstype. De door de VNG aangegeven afstanden betreffen een rustige woonwijk. De mate van milieuhinder bepaalt in welke van de zes milieucategorieën een bedrijfsoort is ingedeeld. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. In principe is bedrijvigheid behorend tot categorie 1 goed te mengen met de functie wonen, dit geldt in de meeste gevallen ook voor de categorie 2 bedrijven. Vanaf categorie 3 kunnen bedrijven vaak niet met gevoelige functies gemengd worden.



**Tabel indeling milieucategorieën**

| <b>Categorie</b> | <b>Grootste afstand in meters</b> |
|------------------|-----------------------------------|
| 1                | 10                                |
| 2                | 30                                |
| 3                | 50 en 100                         |
| 4                | 200 en 300                        |
| 5                | 500, 700 en 1000                  |
| 6                | 1500                              |

De lijst met toegestane bedrijfsactiviteiten in de Merenwijk is in de bijlage van de voorschriften opgenomen (staat van inrichtingen). Hierin zijn de in Nederland voorkomende soorten bedrijvigheid ingedeeld volgens de Standaardbedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek. In de gebruikte indicatieve methode zijn per bedrijfstype de milieuaspecten geurhinder, stofhinder, geluidshinder en gevaar getoetst.

#### Algemene toelaatbaarheid

Gelet op de aard van het plangebied worden activiteiten toegestaan uit categorie 1 en 2, zoals deze in de staat van inrichtingen genoemd zijn. Dit zijn bedrijven (en andere activiteiten), die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing in gebieden met een gemengde functie.

Ten aanzien van bestaande bedrijvigheid zijn er geen situaties die als hinderlijk worden ervaren. De in de Merenwijk gevestigde bedrijven voldoen in het algemeen aan de aanbevolen afstanden tot woningbouw uit de brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG. Uitzonderingen hierop worden aanvaardbaar geacht, omdat het om gegroeide situaties gaat. Dit neemt niet weg, dat bij wijziging van de aard van het bedrijf een nieuwe situatie ontstaat waarbij rekening moet worden gehouden met de woonomgeving. Als gevolg van strengere richtlijnen mogen bestaande bedrijven in het algemeen slechts vervangen worden door lichtere bedrijven, die goed inpasbaar zijn in de directe woonomgeving.

In verband met milieuhinder zijn zwaardere bedrijven (vanaf categorie 3) ongewenst in de woonomgeving. Deze bedrijven worden daarom alleen toegestaan op het bedrijventerrein De Hallen. Dit bedrijventerrein valt grotendeels buiten het plangebied van het bestemmingsplan Merenwijk. Voor het bedrijventerrein De Hallen is een zonegrens van 50 dB(A) vastgelegd. Dit betekent enerzijds dat woningbouw in het gezoneerde gebied niet zonder meer mogelijk is. Anderzijds dient de geluidsuitstraling van de gezamenlijke bedrijven (cumulatie) te worden beperkt. De ligging van de zone vormt derhalve een toetsingskader voor woningbouwplannen en voor vergunningverlening aan bedrijven op het

bedrijventerrein. De 50 dB(A) contour loopt over een beperkt aantal woningen in Merenwijk. Binnen de 50 dB(A) contour worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt (zie ook geluid).

Op het bedrijventerrein De Hallen is een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) gesitueerd. De RWZI ligt binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. De zuiveringsinrichting dateert van 1938 en lag oorspronkelijk buiten het bebouwde gebied. Door de stedelijke uitbreiding van Leiden ligt de zuiveringsinstallatie nu binnen het bebouwde gebied. De zuiveringsinstallatie heeft in de loop der tijd een aantal wijzigingen ondergaan teneinde de capaciteit te vergroten. Deze installatie wordt gerekend tot de categorie 4 inrichtingen.

De meest recente geurcontour ( $1\text{ ge/m}^3$  98-percentiel) is berekend naar aanleiding van de maatregelen die ten behoeve van de totstandkoming van de wijk Poelgeest te Oegstgeest genomen zijn om de geuremissie in te perken. Deze contour loopt voor een deel over het plangebied, echter niet over bestaande woningen. Binnen de geurcontour van  $1\text{ ge/m}^3$  98-percentiel is nieuwe woningbouw niet mogelijk.

## **6.2. Bodem**

De merenwijk is gebouwd vanaf 1970 en was daarvoor in gebruik als weiland. De bodem is voor de realisatie van de woonwijk eerst opgehoogd met (naar verwachting) schoon zand. Gezien de relatief korte historie zijn de wijken weinig belast. Behoudens specifieke locaties waar mogelijke bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden is de verwachting dat er in de bodem slechts lichte verontreinigingen voorkomen (overschrijdingen van de streefwaarden van met name zware metalen) en dat hier geen saneringsnoodzaak voor is.

Voor locaties waar het bestemmingsplan direct nieuwe ontwikkelingen toestaat is door de Milieudienst West-Holland historisch bodemonderzoek verricht. Specifiek over deze locaties is op te merken:

### **Tunnel**

Uit bodemonderzoek naar het talud van de spoordijk blijkt dat de grond licht verontreinigd is. Voor de aanleg van een tunnel zal naar verwachting een aanzienlijk hoeveelheid grond vrijkomen. Naar verwachting zal deze grond geschikt zijn voor hergebruik.

### **Uitbreiding kinderboerderij**

Indien grondwateronttrekking noodzakelijk is als gevolg van de bouw van de uitbreidingen zal rekening houden moeten zuiveringskosten van dit grondwater. Er is geen saneringsnoodzaak van de bodem. In geval van afvoer van de grond zal rekening gehouden moeten met verwerkingskosten.

#### **Uitbreiding bouwmarkt**

Uit een gedateerd bodemonderzoek (1994) blijkt dat de bodem licht verontreinigd is. Naar verwachting zal er geen bodemsanering nodig zijn behoudens de kans dat er verontreiniging met minerale olie is ontstaan als gevolg van het gebruik als parkeerplaats door auto's.

#### **Regenboogpad**

Van deze locatie zijn geen historische gegevens bekend. Uit bodemonderzoeksgegevens in de directe omgeving blijkt dat er lichte overschrijdingen zijn van de streefwaarden.

#### **Eksterpad**

Enkele gedeelten van het gebied zijn ca. tien jaar geleden onderzocht, in deze grond zijn toen alleen overschrijdingen van de streefwaarden aangetroffen. Inmiddels is de wijzigingsbevoegdheid van deze locatie uit het bestemmingsplan geschrapt.

#### **Ravenhorst en Kraaijenhorst**

Van deze locatie zijn geen historische gegevens bekend. Uit bodemonderzoeksgegevens in de directe omgeving blijkt dat er lichte overschrijdingen zijn van de streefwaarden.

Voor bovengenoemde locaties zijn op grond van de ter beschikking staande gegevens geen bodemsaneringskosten te verwachten. Naar verwachting zal eventueel vrijkomende grond voor hergebruik in aanmerking komen. In het algemeen geldt dat bij afvoer van dergelijke grond rekening moet worden gehouden met verwerkingskosten.

### **6.3. Geluidshinder**

#### **Inleiding**

Ten behoeve van het bestemmingsplan Merenwijk in de gemeente Leiden, is een indicatief akoestisch onderzoek uitgevoerd. Doel van het onderzoek is de vaststelling van de geluidbelasting ter plaatse van de nieuwe ontwikkellocaties ten gevolge van de voor het onderzoeksgebied relevante geluidbronnen, te weten:

- wegverkeer op de zoneringsplichtige wegen;
- industrie op het terrein Hallen/Merenwijk;
- spoorlijn traject 501 Leiden-Amsterdam.

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn in principe alle zaken die met wetgeving en geluid te maken hebben geregeld waaronder geluidzones. Een geluidzone is een centraal begrip in de geluidswetgeving. Het geeft het gebied aan waarbinnen een zekere mate van geluidsoverlast te verwachten is. Gemeenten zijn aan regels gebonden

als zij geluidgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, ziekenhuizen) binnen deze zone willen realiseren.

### **Wegverkeer**

Volgens de Wet geluidhinder bevindt zich aan weerszijden van elke weg een geluidzone waarvan de breedte afhankelijk is van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied). Binnen deze zone gelden de grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Binnen het onderzoeksgebied van het bestemmingsplan is voor wat betreft de Gooimeerlaan, Veluwemeerlaan, Zwartemeerlaan, Ketelmeerlaan en IJsselmeerlaan in de zin van de Wet geluidhinder sprake van een stedelijk gebied en gelden er zonebreedten, zoals is aangegeven in tabel 1. Overige wegen zijn gezien de verkeersintensiteit op betreffende wegen niet relevant.

**Tabel 1 Zonebreedte stedelijk gebied**

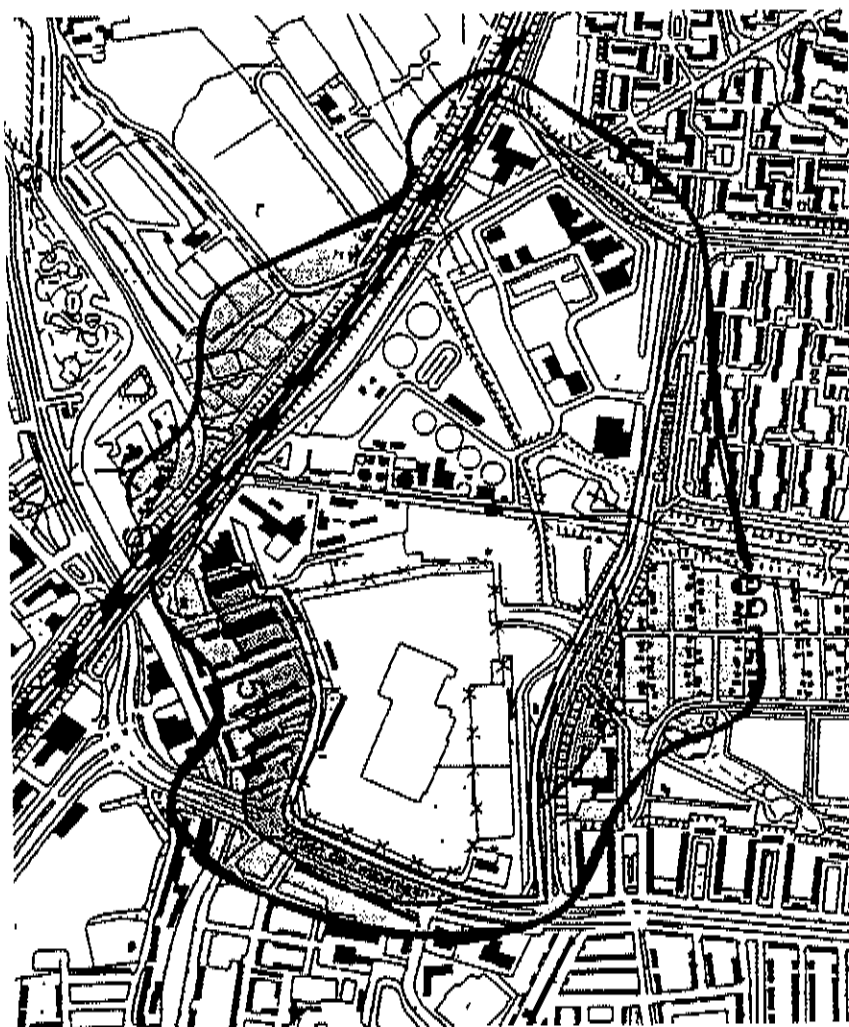
| <b>Aantal rijstroken</b> | <b>Aantal meters aan weerszijden van de weg</b> |
|--------------------------|-------------------------------------------------|
| 3 of meer                | 350 meter                                       |
| 1 of 2                   | 200 meter                                       |

Bovengenoemde geldt niet in de volgende situaties:

- wegen die gelegen zijn in een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt;
- wegen waarvan op grond van een door een gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 m uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt. Deze wegen hebben geen geluidzone en vallen derhalve buiten het regime van de Wet geluidhinder.

### **Industrie**

Ter voorbereiding van een zonevaststelling dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Mede op basis van de gegevens uit het onderzoek wordt vervolgens de zone vastgesteld waarover op bestuurlijk niveau wordt beslist. De zone rond het industrieterrein Hallen/Merenwijk is bij besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 10 september 1991 vastgesteld. De geluidzone is op bijgaande tekening weergegeven.



### **Railverkeer**

In het Besluit Geluidshinder Spoorwegen worden regels en normstellingen gegeven ten aanzien van geluid van treinen. Bij spoorlawaai kan de breedte van de zone per traject verschillen en is onder meer afhankelijk van de intensiteit, het type treinen (het emissiegetal) en de bovenbouw.

Voor het in dit onderzoek beschouwde gebied bedraagt de breedte van de zone voor het traject 501 Leiden-Amsterdam 700 meter.

### **Grenswaarden**

#### *Wegverkeer*

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

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

waarden procedure). Gedeputeerde Staten hebben aan de gemeente Leiden een algemene ontheffing verleend tot en met 55 dB(A). Dit betekent dat indien de geluidbelasting niet meer dan 55 dB(A) bedraagt, geen procedures gevolgd hoeven te worden maar slechts melding bij GS hiervan moet worden gemaakt. De algemene ontheffing is opgenomen in de bijlagen. De hoogst toelaatbare gevelbelasting bedraagt in stedelijk gebied voor nieuwe woningen 65 dB(A). Boven deze waarde is woningbouw in principe niet mogelijk.

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

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

#### *Industrie*

In het geval van industrielawaai bepaalt de Wet geluidhinder dat voor nieuwbouw de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) bedraagt en de maximale ontheffingswaarde 55 dB(A) te verlenen door Gedeputeerde Staten.

#### *Railverkeer*

Binnen de zone van een spoorlijn wordt een voorkeursgrenswaarde aangehouden van 57 dB(A) en de maximale door Gedeputeerde Staten te verlenen ontheffingswaarde is 70 dB(A).

#### **Uitgangspunten**

Voor het wegverkeer wordt uitgegaan van de gegevens in PROMIL<sup>spatial</sup> van het model van de Regionale Verkeers Milieu Kaart (RVMK) voor het peiljaar 2015. Voor het industrieterrein is uitgegaan van de geluidzone zoals vastgesteld door GS van Zuid-Holland in 1991. Voor het railverkeer is gebruik van het Akoestisch Spoorboekje (ASWIN versie 2003) met gegevens voor het peiljaar 2010-15.

#### **Resultaten**

Geen van de te ontwikkelen geluidgevoelige bestemmingen ligt binnen de geluidzone van de spoorlijn of het industrieterrein. De geluidimmissie van deze geluidbronnen zal derhalve buiten beschouwing blijven. De situatietekeningen van de ontwikkellocaties zijn in de bijlage opgenomen (schaal 1:1000). De resultaten van de optredende geluidbelastingen op de nieuwe ontwikkellocaties ten gevolge van het wegverkeer kunnen als volgt worden weergegeven. Alle onderstaand genoemde geluidbelastingen zijn inclusief correctie artikel 103 Wgh. De gedetailleerde rekenresultaten zijn in

bijlage 4 opgenomen. De berekeningen zijn met Standaard Rekenmethode I (RMV2002) uitgevoerd.

*Spoortunnel naar Van Poelgeest*

Aan de hand van het aantal extra verkeersbewegingen ten gevolge van de ontsluiting door de tunnel is de invloed op de geluidbelasting onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn in een apart rapport weergegeven en worden hier verder buiten beschouwing gelaten. Het rapport is als bijlage opgenomen.

*Uitbreiding kinderboerderij*

Kinderboerderij is geen geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder zodat verder onderzoek niet nodig is.

*Kopbebouwing Zijldonk en Merendonk*

Vervallen.

*Uitbreiding bouwmarkt*

Een Bouwmarkt is geen geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder zodat verder onderzoek niet nodig is.

*Verdichtingslocatie Zijleiland*

Vervallen.

*Eksterpad*

Vervallen

*Regenboogpad*

Op deze locatie bestaan plannen voor appartementen, eengezinswoningen en schoolwoningen. De bebouwingsgrens ligt relatief dicht bij de as van Zwartemeerlaan (verkeersintensiteit 4.728 mvt/etmaal). De afstand tot midden van de weg bedraagt minimaal 13 meter. Uit berekeningen blijkt dat de geluidbelasting dan op de maatgevende hoogte 57 dB(A) bedraagt. De maatgevende hoogte is 5 meter boven maaiveld. Omdat de bebouwingsgrens minimaal 13 meter vanaf de as van de Zwartemeerlaan is gelegen is een procedure hogere grenswaarde gevolgd. De hogere grenswaarde is bij besluit van 3 januari 2006, nr. DGWM/2006/229A door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland verleend.

*Verdichtingslocatie Gooimeerlaan-Veenpolderpad*

Vervallen.

*Verdichtingslocatie Gooimeerlaan-station*

Vervallen.

*Kopbebouwing Ravenhorst 16/62 en Kraaijenhorst 1/31*

Op deze twee locaties worden middels een kopbebouwing aan de bestaande flats nieuwe woningen mogelijk gemaakt. De afstand vanaf de IJsselmeerlaan (verkeersintensiteit 19.358 mvt/etmaal) tot de locatie Ravenhorst en Kraaijenhorst bedraagt respectievelijk 190 en 65 meter. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt niet overschreden. De geluidbelasting bedraagt voor de locatie Ravenhorst 43 dB(A) en 49 dB(A) voor de locatie Kraaijenhorst. De maatgevende hoogte bedraagt 17 meter boven maaiveld.

## **Conclusie**

### *Wegverkeer*

Voor de tunnel naar/van Poelgeest zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek in een apart rapport weergegeven.

De geluidbelasting bij locatie Regenboogpad bedraagt maximaal 57 dB(A) zodat bij Gedeputeerde Staten een ontheffingsprocedure is gevolgd.

De hogere grenswaarde is bij besluit van 3 januari 2006 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland verleend.

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

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

Daarnaast geldt als algemene beleidsregel dat indien de geluidbelasting meer dan 55 dB(A) bedraagt de geluidgevoelige ruimten (slaapkamer, woonkamer) en de buitenruimten (balkon, tuin) zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde worden gesitueerd dan wel buitenruimten afsluitbaar worden uitgevoerd. Verder moet het binnenniveau voldoen aan de voorschriften zoals gesteld in het Bouwbesluit.

De overige locaties voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

### *Industrie*

Geen van de locaties ligt binnen de geluidzone van het industrieterrein Hallen/Merenwijk zodat deze geluidbron buiten beschouwing wordt gelaten.

### *Railverkeer*

Geen van de locaties ligt binnen de geluidzone van het spoortraject zodat deze geluidbron buiten beschouwing wordt gelaten.

## **6.4.1 Lucht en Geur (gehele wijk)**

### **1. Inleiding**

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



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

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

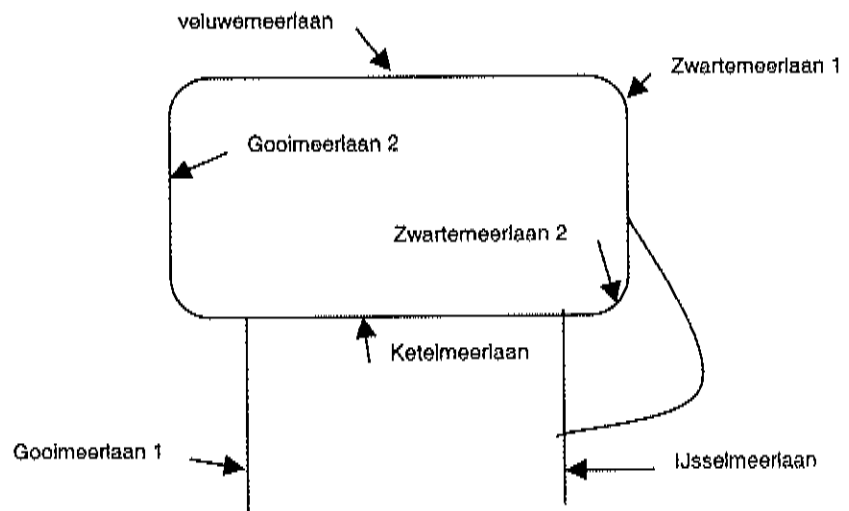
## **2. Wettelijk kader**

Als gevolg van strengere Europese regelgeving is sinds 19 juli 2001 een nieuw Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. Wegens diverse uitspraken van de Raad van State is dit besluit in 2005 aangepast. Dit heeft geresulteerd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 welke inmiddels, samen met de Meetregeling luchtkwaliteit 2005, met terugwerkende kracht tot 4 mei 2005 in werking is getreden. In het besluit zijn grenswaarden voor luchtkwaliteit van de buitenlucht opgenomen en wordt de controle van en rapportage over de luchtkwaliteit en het luchtkwaliteitsbeleid geregeld. Middels de rapportage wordt inzicht geboden in (mogelijke) overschrijdingen van de grenswaarden. De normen voor luchtkwaliteit gelden in principe overal. De normen zijn op basis van gezondheidkundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn. Bij concentraties onder de  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  neemt de kans op effecten wel geleidelijk af. Al is voor fijn stof geen gezondheidkundige grenswaarde vast te stellen.

In het Besluit luchtkwaliteit staat dat, om toekomstige nieuwe situaties met grenswaarde overschrijding zoveel mogelijk te vermijden, van overheden wordt verwacht dat zij bij besluitvorming inzake nieuwe ontwikkelingen de grenswaarden en realisatietermijnen (2005 voor  $\text{PM}_{10}$  en 2010 voor  $\text{NO}_2$ ) in acht nemen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient na inwerkingtreding van de regelgeving direct met de normstelling voor stikstofdioxide rekening gehouden te worden. De grenswaarden zijn minimumwaarden, waaraan in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens ten minste voldaan moet worden.

### 3. Uitgangspunten

Voor het wegverkeer is uitgegaan van de gegevens in het model van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK). De afdeling verkeer en vervoer van gemeente Leiden heeft met dit model de verkeersintensiteit op de wegen in dit plangebied voor 2010 geprognoseerd. Figuur 1 geeft een schematisch overzicht van de drukke/doorgaande wegen in het plangebied. In tabel 1 hieronder wordt een overzicht gegeven van de gebruikte verkeersgegevens. De afstanden van wegas tot de bebouwing/bestemming zijn afgeleid uit de plankaarten behorend bij het concept ontwerpbestemmingsplan d.d. augustus 2004.



Figuur 1: situatieschets van de drukke/doorgaande wegen in het plangebied

**Tabel 1: Overzicht gebruikte verkeersgegevens en afstanden volgens plankaart**

| Weg              | Verkeersintensiteit 2010<br>[aantal motorvoertuigen/elmaal] | Vrachtverkeer 2010<br>[%] | Afstand tot wegas<br>[meter] |
|------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------|
| Gooimeerlaan 1   | 13.250                                                      | 7,5                       | 15                           |
| Gooimeerlaan 2   | 5.700                                                       | 7,5                       | 12                           |
| IJsselmeerlaan   | 13.250                                                      | 7,5                       | 20                           |
| Ketelmeerlaan    | 10.250                                                      | 7,5                       | 15                           |
| Veluwemeerlaan   | 650                                                         | 7,5                       | 8                            |
| Zwartemeerlaan 1 | 7.500                                                       | 7,5                       | 10                           |
| Zwartemeerlaan 2 | 4.400                                                       | 7,5                       | 8                            |

Indien de hierboven genoemde gegevens inmiddels gewijzigd zijn, of nog gaan wijzigen, dient een nieuwe berekening ten aanzien van luchtkwaliteit uitgevoerd te worden.

Om inzicht te geven in de luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer in het gebied is gebruik gemaakt van het CAR II model, versie 4.0 (2005). In deze versie van het CAR II model wordt bij de berekeningen uitgegaan van het UitvoeringsNotitie Referentie Raming (UNRR) scenario. In dit model zijn bovenstaande gegevens ingevoerd en is de luchtkwaliteit berekend.

#### **4. Resultaten**

In dit onderzoek ligt de focus op de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Ten aanzien van de overige parameters uit het besluit luchtkwaliteit geldt het volgende. De luchtkwaliteit in Nederland is zodanig dat nu en in de toekomst geen overschrijdingen verwacht worden van de grenswaarden voor zwaveldioxide en lood. Het in acht nemen van de grenswaarden bij de uitoefening van voor deze stoffen relevante bevoegdheden betekent dat in dit geval niet van overheden gevraagd wordt om bij iedere uitoefening van deze bevoegdheden de consequenties voor de luchtkwaliteit voor zwaveldioxide en lood in kaart te brengen door aan de grenswaarden te toetsen.

In de praktijk blijkt dat alleen de normen voor stikstofdioxide (en dan alleen de jaargemiddeldewaarde) en fijn stof (zowel 24-uursgemiddelde- als de jaargemiddeldewaarde) en heel soms de jaargemiddeldewaarde voor benzeen overschreden worden. Voor de overige parameters is de norm zo ruim dat er eigenlijk altijd wel aan voldaan wordt. In onderstaande tabel zijn alleen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof opgenomen. Mochten er zich voor de andere stoffen onverhoopt toch overschrijdingen voordoen dan wordt dit verderop in deze paragraaf gemeld.

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

|                                | NO <sub>2</sub> jaargemiddelde concentratie |           |           | PM <sub>10</sub> jaargemiddelde concentratie |           |           | PM <sub>10</sub> aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde concentratie |           |           |
|--------------------------------|---------------------------------------------|-----------|-----------|----------------------------------------------|-----------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
|                                | Huidlg                                      | 2010      | 2015/2020 | 2005                                         | 2010      | 2015/2020 | 2005                                                                               | 2010      | 2015/2020 |
| Gooimeerlaan 1                 | 40                                          | 32        | 30        | 23                                           | 25        | 25        | 19                                                                                 | 27        | 26        |
| Gooimeerlaan 2                 | 36                                          | 29        | 28        | 22                                           | 24        | 24        | 13                                                                                 | 23        | 22        |
| IJsselmeerlaan                 | 39                                          | 31        | 30        | 23                                           | 25        | 24        | 17                                                                                 | 26        | 25        |
| Ketelmeerlaan                  | 43                                          | 34        | 32        | 24                                           | 26        | 25        | 24                                                                                 | 31        | 29        |
| Veluwemeerlaan                 | 32                                          | 27        | 26        | 21                                           | 23        | 23        | 7                                                                                  | 20        | 18        |
| Zwartemeerlaan 1               | 38                                          | 31        | 30        | 23                                           | 25        | 24        | 15                                                                                 | 26        | 25        |
| Zwartemeerlaan 2               | 36                                          | 29        | 28        | 22                                           | 24        | 24        | 13                                                                                 | 23        | 22        |
| <b>Achtergrondconcentratie</b> | <b>31</b>                                   | <b>26</b> | <b>26</b> | <b>21</b>                                    | <b>23</b> | <b>23</b> | <b>6</b>                                                                           | <b>19</b> | <b>18</b> |

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

 Overschrijding plandrempel: stikstofdioxide (norm: 52 µg/m<sup>3</sup> in 2004), fijn stof (norm: 42 µg/m<sup>3</sup> in 2004).

### **Beschrijving huidige situatie**

Uit de tabel volgt dat de luchtkwaliteit in het plangebied momenteel niet overal aan de normen zoals deze zijn vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit voldoet. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) wordt momenteel nabij Gooimeerlaan 1 en de Ketelmeerlaan overschreden. De normen voor de overige stoffen uit het besluit luchtkwaliteit worden in de huidige situatie niet overschreden.

### **Toekomstige situatie**

In 2010 en 2015/2020 wordt geen van de grenswaarden overschreden.

#### **Overige stoffen huidige en toekomstige situatie**

Nergens zijn overschrijdingen van de uurgemiddeldewaarde voor stikstofdioxide geconstateerd. De maximaal berekende benzeenconcentratie in het plangebied is 2 µg/m<sup>3</sup> en voldoet daarmee ruimschoots aan de norm (=5 µg/m<sup>3</sup> in 2010). Voor koolmonoxide is de maximaal berekende concentratie (98-percentiel van het 8 uurgemiddelde) 1129 µg/m<sup>3</sup> en voldoet hiermee ook aan de norm (=3600 µg/m<sup>3</sup> ; komt overeen met 10.000 µg/m<sup>3</sup> als 8 uurgemiddelde omgerekend naar de 98-percentielwaarde). De resultaten van deze berekeningen zijn dan ook niet in de tabel opgenomen.

### **5. Ontwikkelingslocaties**

Met dit bestemmingsplan wordt de ontwikkeling van een aantal locaties mogelijk gemaakt. In deze paragraaf worden alleen die locaties beschreven waarbij luchtkwaliteit mogelijk een rol speelt. Het gaat hier om de volgende locaties:

Tunnel naar Poelgeest: De wijk Poelgeest is autoluw opgezet. Door het mogelijk maken van een verbinding met de Merenwijk via een tunnel zijn daarom weinig problemen met betrekking tot de luchtkwaliteit te verwachten. Bovendien vereist de autoluwe opzet van de wijk Poelgeest voldoende fiets- en OV alternatieven.

Uitbreiding kinderboerderij: Heeft geen effect op de luchtkwaliteit en is op zodanige afstand van wegen gelegen dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de kinderboerderij voldoet aan de eisen uit het besluit luchtkwaliteit.

Kopbebouwing Zijldonk & Merendonk: Vervallen

Uitbreiding Bouwmarkt: De verkeersaantrekkende werking van de uitbreiding van de bouwmarkt is naar verwachting niet dusdanig groot dat er een probleem met betrekking tot luchtkwaliteit ontstaat.

Eksterpad: vervallen

Regenboogpad: Geen knelpunten t.a.v. luchtkwaliteit, zie tabel 1 (Zwartemeerlaan 1) hieronder

Verdichtingslocatie Gooimeerlaan-station: Als verdichtingslocatie inmiddels geschrapt, maar was geen knelpunt t.a.v. luchtkwaliteit, zie tabel 1 (Gooimeerlaan 2) hieronder.

Verdichtingslocatie Gooimeerlaan-Veenpolderpad: Als verdichtingslocatie inmiddels geschrapt, maar was geen knelpunt t.a.v. luchtkwaliteit, zie tabel 1 (Gooimeerlaan 2 en Veluwemeerlaan) hieronder.

Kopbebouwing Ravenhorst 16 t/m 62 en Kraaijenhorst 1 t/m 31:

Geen knelpunten t.a.v. luchtkwaliteit, niet gelegen aan een drukke weg.

De effecten van realisatie van de hierboven genoemde locaties zijn meegenomen bij bovenstaande berekeningen (tabel 2). Het overgrote deel van de nieuwe ontwikkelingen is niet gesitueerd langs de

drukke/doorgaande wegen in de Merenwijk. Ten aanzien van luchtkwaliteit zal dit dan ook geen knelpunten opleveren. De nieuwe ontwikkelingen die wel nabij drukke/doorgaande wegen gepland zijn, zijn op een dusdanige afstand van die wegen gepland, dat ook ten aanzien van die ontwikkelingen geen knelpunten verwacht worden.

#### **6. Ontwikkelingen regelgeving**

In het besluit luchtkwaliteit wordt naast de jaargemiddelde concentratie voor fijn stof ( $PM_{10}$ ) ook nog gesproken over de 24-uurgemiddelde norm voor  $PM_{10}$ . Om hierover een uitspraak te kunnen doen is in het CAR II hiervoor een module opgenomen. Deze waarde is indicatief, omdat voor de bepaling van het aantal overschrijdingen een rekenkundige relatie wordt gelegd met de Jaargemiddelde concentratie. Een nauwkeuriger benadering is op dit moment niet mogelijk, zo stelt TNO, daar gegevens voor berekening (anders dan een rekenkundige relatie tussen 24-uurgemiddelde en jaargemiddelde) ontbreken. Echter recente jurisprudentie heeft wel aangegeven dat deze norm in acht genomen dient te worden, ondanks de onzekerheden die er op dit gebied nog zijn.

Door deze recente uitspraken van de Raad van State is het luchtkwaliteitsbeleid momenteel sterk in ontwikkeling. Inmiddels ligt er een nieuw Besluit Luchtkwaliteit 2005. Daarnaast heeft de staatssecretaris in april 2005 per brief aan de Tweede Kamer voorstellen gedaan voor een pakket extra maatregelen in aanvulling op de reeds vastgestelde maatregelen uit de Nota Verkeersemisies en het Nationaal luchtkwaliteitsplan.

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

- **Aftrek van fijn stof** afkomstig van natuurlijke bronnen (zeezout) mogelijk. In de nog vast te stellen Meetregeling 2005, wordt geregeld op welke wijze voor specifieke locaties bepaald kan worden welke bijdrage van fijn stof van natuurlijke oorsprong is;
- **Saldobenadering:** Hierbij gaat het om:
  - a. plannen die geen negatieve effecten of zelfs positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit in het plangebied.
  - b. plannen die een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit teweegbrengen, voorwaarde is dan wel dat in een ander gebied de luchtkwaliteit aanzienlijk verbetert. Per saldo zal dan sprake zijn van een verbetering van de luchtkwaliteit. Voorbeelden zijn aanleg van een rondweg en daardoor ontlasting van het binnenstedelijk gebied of herstructureringsplannen

Binnenkort zal op Europees niveau gewerkt worden aan een voorstel tot herziening van de 1<sup>e</sup> dochterrichtlijn Lucht, en in 2006 aan een voorstel tot herziening van de Richtlijn Nationale Emissieplafonds (NEC). De inzet van Nederland zal erop gericht zijn de knelpunten in uitvoering waar we nu tegenaan lopen, hierin mee te nemen. Hierbij zal Nederland voor het volgende pleiten:

- Zodanige aanpassing van de normstelling voor fijn stof dat deze beter is gericht op het voorkomen van gezondheidseffecten en zich vooral richt op de schadelijke antropogene stoffen, zoals dieselemisies.
- Specificeren van het toepassingsgebied van de luchtkwaliteitsnormstelling. Het toepassingsgebied van gezondheidkundige luchtkwaliteitsnormen zou zich bij voorkeur moeten beperken tot die locaties waar sprake is van relevante blootstelling.
- Derogatiemogelijkheid: Nederland heeft groot belang bij uitstel van de realisatiedatum van de Europese normstelling voor stikstofdioxide en fijn stof bij reeds bestaande knelpunten, waarvoor gemotiveerd kan worden dat met inzet van alle redelijke middelen niet tijdig aan de grenswaarden voldaan kan worden. De eerder genoemde maatregelen die het kabinet neemt zullen nog niet voldoende zijn om overal op tijd aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen, maar Nederland laat hiermee aan de Europese Commissie, het Europees Parlement en andere lidstaten zien binnen het redelijke het maximaal mogelijke te doen.
- Eventuele nieuwe Europese emissieplafonds moeten haalbaar zijn met concreet vastgelegd Europees bronbeleid.

## **7. Conclusie**

In het gebied wordt binnen de gestelde termijnen aan alle grenswaarden van de stoffen uit het besluit Luchtkwaliteit 2005 voldaan. De prognoses voor de toekomst gaan uit van een verbetering van de autotechnologie (schonere en zuinigere motoren etc.). Door steeds strenger wordende (Europese) regelgeving t.a.v. emissies afkomstig van voertuigen en industrie zal deze verbetering bewerkstelligd worden. Het overgrote deel van de nieuwe ontwikkelingen is niet gesitueerd langs de drukke/doorgaande wegen in de Merenwijk. Ten aanzien van luchtkwaliteit zal dit dan ook geen knelpunten opleveren. De nieuwe ontwikkelingen die wel nabij drukke/doorgaande wegen gepland zijn, zijn op een dusdanige afstand van die wegen gepland, dat ook ten aanzien van die ontwikkelingen geen knelpunten verwacht worden.

Het al dan niet realiseren van de ontwikkelingslocaties heeft niet of nauwelijks invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De normen worden door realisatie van de ontwikkelingslocaties in ieder geval niet overschreden. De verschillen tussen autonome situatie en die

van realisatie van het plan zijn zeer klein en vallen weg binnen de onzekerheidsmarges van het CAR II model.

#### **Geur**

Met name aan de (noord)oostkant van het plangebied zijn veehouderijen gelegen. Een aantal hiervan beschikken over een geurcirkel van 100 meter. Daardoor ontstaat er enige overlap tussen de geurcirkel en de reeds bestaande woningen in de Merenwijk. Het gaat hierbij om een tweetal woningen langs de Zijl. Indien er veranderingen plaatsvinden op ruimtelijke orderingsgebied dient met deze geurcirkels rekening gehouden te worden. In principe mag binnen zo'n geurcirkel de grond niet voor woningbouw (of andere gevoelige bestemmingen) bestemd worden.

### **6.4.2. Luchtkwaliteit tunnel**

#### **Verbindingstunnel Leiden/Merenwijk - Oegstgeest/Poelgeest**

##### **1. Inleiding**

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

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

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

##### **2. Wettelijk kader**

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



4 mei 2005 in werking is getreden.

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

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 staat dat, om toekomstige nieuwe situaties met grenswaarde overschrijding zoveel mogelijk te vermijden, van overheden wordt verwacht dat zij bij besluitvorming inzake nieuwe ontwikkelingen de grenswaarden en realisatietermijnen (2005 voor  $\text{PM}_{10}$  en 2010 voor  $\text{NO}_2$ ) in acht nemen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient na inwerkingtreding van de regelgeving direct met de normstelling voor stikstofdioxide rekening gehouden te worden. De grenswaarden zijn minimumwaarden, waaraan in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens ten minste voldaan moet worden.

Fijnstof komt voor in verschillende maten. In de huidige regelgeving zijn alleen voor  $\text{PM}_{10}$  normen opgenomen. Mogelijkerwijs worden er in de toekomst nog normen voor het kleinere fijnstof  $\text{PM}_{2,5}$  van kracht. Of dit gaat gebeuren, en zo ja wanneer, is nog onduidelijk.

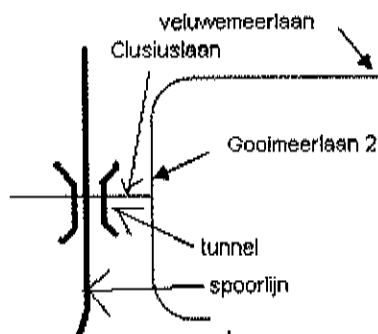
Het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit 2005 bevat een aantal aanpassingen ten opzichte van het oude besluit luchtkwaliteit waardoor er iets meer ruimte is ontstaan voor ruimtelijke ontwikkelingen en Nederland niet langer geheel 'op slot' zit. Hieronder volgt een opsomming van een aantal belangrijke wijzigingen.

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

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

### 3. Uitgangspunten

Voor het wegverkeer is uitgegaan van de gegevens in het model van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK). De afdeling verkeer en vervoer van gemeente Leiden heeft met dit model de verkeersintensiteit op de wegen in dit plangebied voor 2010 geprognoseerd. Figuur 1 geeft een schematisch overzicht van de drukke/doorgaande wegen in het plangebied. In tabel 1 hieronder wordt een overzicht gegeven van de gebruikte verkeersgegevens. De afstanden van weg-as tot de bebouwing/bestemming zijn afgeleid uit de plankaarten behorend bij het concept ontwerpbestemmingsplan d.d. augustus 2004.



Figuur 1: situatieschets van de wegen in de nabijheid van de spoortunnel

**Tabel 1: Overzicht gebruikte verkeersgegevens en afstanden volgens plankaart**

| Weg                                    | Verkeers<br>intensiteit<br>2010<br>[mvt/etmaal] <sup>1</sup> | Vrachtver<br>keer 2010<br>[%] | Afstand tot<br>wegas<br>[meter] <sup>2</sup> |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------|
| Gooimeerlaan 2                         | 5.800                                                        | 7,5                           | 8 en 12                                      |
| Clusiuslaan (tunnel)<br>lage schatting | 6.100                                                        | 1,0                           | 13 en 28                                     |
| Clusiuslaan (tunnel)<br>hoge schatting | 10.000                                                       | 1,0                           | 13 en 28                                     |

1) [mvt/etmaal] = aantal motorvoertuigen per etmaal

2) kleinste afstand: conform rekenvoorschrift 4 meter uit het midden van de buitenste rijstrook

grootste afstand: tot de dichtstbijzijnde woning

Indien de hierboven genoemde gegevens inmiddels gewijzigd zijn, of nog gaan wijzigen, dient een nieuwe berekening ten aanzien van luchtkwaliteit uitgevoerd te worden.

Om inzicht te geven in de luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer in het gebied is gebruik gemaakt van het CAR II model, versie 4.0 (2005). In deze versie van het CAR II model wordt bij de berekeningen uitgegaan van het UitvoeringsNotitie Referentie Raming (UNRR) scenario. In dit model zijn bovenstaande gegevens ingevoerd en is de luchtkwaliteit berekend.

#### **4. Resultaten**

In dit onderzoek ligt de focus op de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Ten aanzien van de overige parameters uit het besluit luchtkwaliteit geldt het volgende. De luchtkwaliteit in Nederland is zodanig dat nu en in de toekomst geen overschrijdingen verwacht worden van de grenswaarden voor zwaveldioxide en lood. Het in acht nemen van de grenswaarden bij de uitoefening van voor deze stoffen relevante bevoegdheden betekent dat in dit geval niet van overheden gevraagd wordt om bij iedere uitoefening van deze bevoegdheden de consequenties voor de luchtkwaliteit voor zwaveldioxide en lood in kaart te brengen door aan de grenswaarden te toetsen.

In de praktijk blijkt dat alleen de normen voor stikstofdioxide (en dan alleen de jaargemiddeldewaarde) en fijn stof (zowel 24-uursgemiddelde als de jaargemiddeldewaarde) en heel soms de jaargemiddeldewaarde voor benzeen overschreden worden. Voor de overige parameters is de norm zo ruim dat er eigenlijk altijd wel aan voldaan wordt. In onderstaande tabel zijn alleen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof opgenomen. Mochten er zich voor de andere stoffen onverhoopt toch overschrijdingen voordoen dan wordt dit verderop in deze paragraaf gemeld.

In de onderstaande tabel zijn de berekende concentraties opgenomen die door de afzonderlijke wegen worden veroorzaakt.

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

| Weg                                       | NO <sub>2</sub><br>jaargemiddelde<br>concentratie |        | PM <sub>10</sub><br>jaargemiddelde<br>concentratie |        | PM <sub>10</sub> aantal<br>overschrijdingen<br>grenswaarde 24-<br>uurgemiddelde<br>concentratie |        |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------|----------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
|                                           | 2010                                              |        | 2010                                               |        | 2010                                                                                            |        |
|                                           | naast<br>weg                                      | Woning | naast<br>weg                                       | woning | Naast<br>weg                                                                                    | woning |
| Gooimeerlaan 2                            | 30                                                | 29     | 24                                                 | 24     | 25                                                                                              | 23     |
| Clusiuslaan<br>(tunnel) lage<br>schatting | 28                                                | 27     | 24                                                 | 24     | 23                                                                                              | 23     |
| Clusiuslaan<br>(tunnel) hoge<br>schatting | 29                                                | 27     | 24                                                 | 24     | 23                                                                                              | 23     |
| <b>Achtergrondco<br/>ncentratie</b>       | <b>26</b>                                         |        | <b>23</b>                                          |        | <b>19</b>                                                                                       |        |

-  Overschrijding grenswaarde: stikstofdioxide (norm: 40 µg/m<sup>3</sup>), fijn stof (norm: 40 µg/m<sup>3</sup>), 24-uurgemiddelde fijn stof (norm: maximaal 35 overschrijdingen van de grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> toegestaan).  
 Overschrijding plandrempel: stikstofdioxide (norm: 50 µg/m<sup>3</sup> in 2005), fijn stof (norm: 40 µg/m<sup>3</sup> in 2005).

#### ***Toekomstige situatie na realisatie van de tunnel***

In 2010 wordt geen van de grenswaarden overschreden. Gezien de ruime onderschrijding van de normen en de hoge schatting voor de verkeersintensiteit is het zeer onwaarschijnlijk dat na 2010 alsnog normoverschrijding zal optreden.

#### ***Overige stoffen huidige en toekomstige situatie***

De maximaal berekende benzeenconcentratie in het plangebied is 1 µg/m<sup>3</sup> en voldoet daarmee ruimschoots aan de norm (=5 µg/m<sup>3</sup> in 2010). Voor koolmonoxide is de maximaal berekende concentratie (98-percentiel van het 8 uurgemiddelde) 857 µg/m<sup>3</sup> en voldoet hiermee ook aan de norm (=3600 µg/m<sup>3</sup> ; komt overeen met 10.000 µg/m<sup>3</sup> als 8 uurgemiddelde omgerekend naar de 98-percentielwaarde). De resultaten van deze berekeningen zijn dan ook niet in de tabel opgenomen.

### **5. Ontwikkelingslocaties: autonome situatie versus nieuw geplande ontwikkeling**

De aanleg van een tunnel onder de spoorlijn Leiden-Schiphol/Haarlem maakt deel uit van het bestemmingsplan Merenwijk. Hiermee wordt de ontwikkeling een nieuwe verbindingroute voor langzaam en gemotoriseerd verkeer tussen Merenwijk in Leiden en Poelgeest in Oegstgeest mogelijk gemaakt. In deze paragraaf worden alleen het effect van de nieuwe verkeersstroom van motorvoertuigen op de Clusiuslaan in beschouwing genomen.

#### Spoortunnel Clusiuslaan (verbinding Merenwijk-Poelgeest):

Met betrekking tot de vraag hoeveel motorvoertuigen naar verwachting per etmaal gebruik zullen maken van de toekomstige tunnel dient opgemerkt te worden dat recent door het adviesbureau Goudappel Coffeng onderzoek is gedaan naar de effecten van de te verwachten extra verkeersbewegingen. Op basis van de Regionale Verkeer en Milieukaart (RVMK) en de kentallen met betrekking tot de ontwikkelingen in Poelgeest is berekend dat een minimale en maximale intensiteit (2010) van 6.100 en 10.000 motorvoertuigen per etmaal in de tunnel is te verwachten. De marge tussen laagste en hoogste schatting is ruim genomen om zeker te kunnen zijn dat voor alle waarschijnlijke verkeerssituaties een schatting van de luchtkwaliteit kan worden gegeven.

Wij verwachten geen toename van verkeer op de Gooimeerlaan ten gevolge van de realisatie van de tunnel. De toename van verkeer op de Gooimeerlaan, afkomstig uit Poelgeest, wordt gecompenseerd. De compensatie bestaat uit een afname van verkeer welke het gevolg is van het verlaten van Merenwijk via de tunnel door Poelgeest.

De effecten van realisatie van de hierboven genoemde locatie is meegenomen bij bovenstaande berekeningen (tabel 2). In tabel 3 wordt de specifieke luchtkwaliteit bij de betreffende locaties aangegeven. Hierbij is voor de locatie Gooimeerlaan 2 de cumulatieve concentratie tengevolge van de Gooimeerlaan 2 en de tunnel berekend.

**Tabel 3: Cumulatieve concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) nabij de ontwikkelingslocatie Spoortunnel Poelgeest/ Clusiuslaan (Inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijn stof).**

| Weg                             | NO <sub>2</sub> Jaargemiddelde concentratie |        | PM <sub>10</sub> Jaargemiddelde concentratie |        | PM <sub>10</sub> aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurgemiddelde concentratie |        |
|---------------------------------|---------------------------------------------|--------|----------------------------------------------|--------|------------------------------------------------------------------------------------|--------|
|                                 | 2010                                        |        | 2010                                         |        | 2010                                                                               |        |
|                                 | naast weg                                   | woning | naast weg                                    | woning | naast weg                                                                          | woning |
| Gooimeerlaan2 LAAG <sup>1</sup> | 32                                          | 29     | 25                                           | 24     | 30                                                                                 | 24     |
| Gooimeerlaan2 HOOG <sup>2</sup> | 32                                          | 30     | 25                                           | 24     | 30                                                                                 | 23     |
| <b>Achtergrondconcentratie</b>  | 26                                          |        | 23                                           |        | 19                                                                                 |        |

1) LAAG = Clusiuslaan (tunnel) lage schatting 6.100 mvt/etmaal

2) HOOG = Clusiuslaan (tunnel) hoge schatting 10.000 mvt/etmaal

 Overschrijding grenswaarde 2010: stikstofdioxide (norm: 40 µg/m<sup>3</sup>), fijn stof (norm: 40 µg/m<sup>3</sup>), 24-uurgemiddelde fijn stof (norm: maximaal 35 overschrijdingen van de grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> toegestaan).

Uit de tabel 3 blijkt dat bij de ontwikkelingslocatie Spoortunnel Clusiuslaan (verbinding Merenwijk-Poelgeest) zowel bij het lage als hoge scenario voor de verkeersintensiteit geen overschrijding van de normen uit het Besluit luchtkwaliteit voorkomt.

Wanneer de ontwikkelingslocaties niet gerealiseerd (autonome ontwikkeling) zou worden heeft dit in de nabijheid van gevoelige bestemmingen nauwelijks invloed op de verkeersintensiteit per etmaal. In tabel 4 wordt een overzicht gegeven van de verschillen in concentraties luchtverontreinigende stoffen tussen de autonome situatie en de situatie in geval van realisatie van de ontwikkelingslocaties.

Aangegeven wordt het verschil tussen de belasting bij de autonome situatie, met de toename op de Gooimeerlaan en de bijdrage van de tunnel.

**Tabel 4: Verschil concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) in situatie met versus situatie zonder realisatie van de ontwikkelingslocaties.**

| Weg                                 | NO <sub>2</sub><br>jaargemiddelde<br>concentratie |        | PM <sub>10</sub><br>jaargemiddelde<br>concentratie |        | PM <sub>10</sub> aantal<br>overschrijdingen<br>grenswaarde 24-<br>uursgemiddelde<br>concentratie |        |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------|--------|----------------------------------------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
|                                     | 2010                                              |        | 2010                                               |        | 2010                                                                                             |        |
|                                     | naast<br>weg                                      | woning | naast<br>weg                                       | woning | naast<br>weg                                                                                     | woning |
| Gooimeerlaan<br>2 LAAG <sup>1</sup> | -2                                                | 0      | -1                                                 | 0      | -6                                                                                               | 0      |
| Gooimeerlaan<br>2 HOOG <sup>2</sup> | -2                                                | -1     | -1                                                 | 0      | -6                                                                                               | 0      |

1) LAAG = Clusiuslaan (tunnel) lage schatting 6.100 mvt/etmaal

2) HOOG = Clusiuslaan (tunnel) hoge schatting 10.000 mvt/etmaal

■

■: het realiseren van de ontwikkeling levert een verslechtering van de luchtkwaliteit op t.o.v. de autonome situatie, bovendien is sprake van overschrijding van een of meerdere grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (na zeezout correctie).

-: het realiseren van de ontwikkeling levert een verslechtering van de luchtkwaliteit op t.o.v. de autonome situatie

0: neutraal t.o.v. de autonome situatie

■: het realiseren van de ontwikkeling levert een verbetering van de luchtkwaliteit op t.o.v. de autonome situatie

Alleen in geval van het aannemen van een hoge verkeersintensiteit is bij de dichtstbijgelegen woningen een klein verschil zichtbaar in luchtkwaliteit tussen planrealisatie en de autonome ontwikkeling. Direct naast de weg is de toename sterker, met name voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde voor PM<sub>10</sub>. Geen van de geconstateerde verslechtingen leidt echter tot normoverschrijding.

## 6. Ontwikkelingen regelgeving

In het besluit luchtkwaliteit wordt naast het jaargemiddelde concentratie voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) ook nog gesproken over de 24-uurgemiddelde norm voor PM<sub>10</sub>. Om hierover een uitspraak te kunnen doen is in het CAR II hiervoor een module opgenomen. Deze waarde is indicatief, omdat voor de bepaling van het aantal overschrijdingen een rekenkundige relatie wordt gelegd met het jaargemiddelde concentratie. Een nauwkeuriger benadering is op dit moment niet mogelijk, zo stelt TNO, daar gegevens voor berekening (anders dan een rekenkundige relatie tussen 24-uurgemiddelde en jaargemiddelde) ontbreken. Echter recente jurisprudentie heeft wel aangegeven dat deze norm in acht genomen dient te worden, ondanks de onzekerheden die er op dit gebied nog zijn.

Door deze recente uitspraken van de Raad van State is het luchtkwaliteitsbeleid momenteel sterk in ontwikkeling. Inmiddels ligt er een nieuw Besluit Luchtkwaliteit 2005. Daarnaast heeft de staatssecretaris in april 2005 per brief aan de Tweede Kamer voorstellen gedaan voor een pakket extra maatregelen in aanvulling op de reeds vastgestelde maatregelen uit de Nota Verkeersemisies en het Nationaal luchtkwaliteitsplan.

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

- **Aftrek van fijn stof** afkomstig van natuurlijke bronnen (zeezout) mogelijk. In de nog vast te stellen Meetregeling 2005, wordt geregeld op welke wijze voor specifieke locaties bepaald kan worden welke bijdrage van fijn stof van natuurlijke oorsprong is;
- **Saldobenadering:** Hierbij gaat het om:
  - A. plannen die geen negatieve effecten of zelfs positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit in het plangebied.
  - B. plannen die een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit teweegbrengen, voorwaarde is dan wel dat in een ander gebied de luchtkwaliteit aanzienlijk verbetert. Per saldo zal dan sprake zijn van een verbetering van de luchtkwaliteit. Voorbeelden zijn aanleg van een rondweg en daardoor ontlasting van het binnenstedelijk gebied of herstructureringsplannen

Binnenkort zal op Europees niveau gewerkt worden aan een voorstel tot herziening van de 1<sup>e</sup> dochter-richtlijn Lucht, en in 2006 aan een voorstel tot herziening van de Richtlijn Nationale Emissieplafonds (NEC). De inzet van Nederland zal erop gericht zijn de knelpunten in uitvoering waar we nu tegenaan lopen, hierin mee te nemen. Hierbij zal Nederland voor het volgende pleiten:

- Zodanige aanpassing van de normstelling voor fijn stof dat deze beter is gericht op het voorkomen van gezondheidseffecten en zich vooral richt op de schadelijke antropogene stoffen, zoals dieselemissies.
- Specificeren van het toepassingsgebied van de luchtkwaliteitsnormstelling. Het toepassingsgebied van gezondheidkundige luchtkwaliteitsnormen zou zich bij voorkeur moeten beperken tot die locaties waar sprake is van relevante blootstelling.
- Derogatiemogelijkheid: Nederland heeft groot belang bij uitstel van de realisatiedatum van de Europese normstelling voor stikstofdioxide en fijn stof bij reeds bestaande knelpunten, waarvoor gemotiveerd



kan worden dat met inzet van alle redelijke middelen niet tijdig aan de grenswaarden voldaan kan worden. De eerder genoemde maatregelen die het kabinet neemt zullen nog niet voldoende zijn om overal op tijd aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen, maar Nederland laat hiermee aan de Europese Commissie, het Europees Parlement en andere lidstaten zien binnen het redelijke het maximaal mogelijke te doen.

- Eventuele nieuwe Europese emissieplafonds moeten haalbaar zijn met concreet vastgelegd Europees bronbeleid.

## **7. Conclusie**

In het gebied in de Merenwijk wordt nabij de aansluiting van de Clusiuslaan op de Gooimeerlaan binnen de gestelde termijnen voldaan aan alle grenswaarden van de stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. De aansluiting wordt mogelijk gemaakt door de realisatie van een tunnel onder de spoorlijn Leiden-Schiphol/Haarlem. Deze situatie voor de lokale luchtkwaliteit zal zowel voor 2010 van toepassing zijn als voor de daarna liggende periode.

De prognoses voor de toekomst gaan uit van een verbetering van de autotechnologie (schonere en zuinigere motoren etc.). Door steeds strenger worden (Europese) regelgeving t.a.v. emissies afkomstig van voertuigen en industrie zal deze verbetering bewerkstelligd worden. De nieuwe ontwikkelingen in Merenwijk die wel nabij drukke/doorgaande wegen gepland zijn, liggen op een dusdanige afstand van de tunnel onder het spoor dat ook ten aanzien van die ontwikkelingen geen knelpunten ten gevolge van cumulatie van luchtverontreiniging worden verwacht.

Het al dan niet realiseren van een tunnelverbinding tussen Merenwijk in Leiden en Poelgeest in Oegstgeest heeft voor de berekende locatie, de Merenwijk, niet of nauwelijks invloed op de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De normen worden door realisatie van de ontwikkelingslocaties in ieder geval niet overschreden. De verschillen tussen autonome situatie en die van realisatie van het plan zijn zeer klein en vallen weg binnen de onzekerheidsmarges van het CAR II model.

## **6.5 Vliegtuigoverlast**

In de Nota Ruimte (2004) is vastgelegd dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Bij de inrichting van de Randstad voor andere ruimtevragende functies moet voldoende ruimte worden gelaten voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol. Dit betekent dat woningbouw in de omgeving van de luchthaven op plaatsen waar dit uit een oogpunt van geluid en veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden. Dit sluit aan bij het eerder door het kabinet in de Schipholwet gehanteerde principe om zo min mogelijk over dichtbebouwde stedelijke gebieden te vliegen. In het verlengde van dit principe

past het derhalve niet in het kabinetsbeleid om onder intensief gebruikte vliegroutes nieuwe stedelijke gebieden tot stand te laten komen.

Volgens het beleid uit de Nota Ruimte kunnen er geen nieuwe uitleglocaties worden ontwikkeld ten behoeve van woningbouw binnen de 20 Ke-contour behorende bij het vijfbanenstelsel. Dit beleidsvoornemen uit de Nota Ruimte heeft geen consequenties voor woningbouw in de Merenwijk. De 20 Ke contour loopt over de uiterste noordwestelijke hoek van het plangebied. In dit deel van het plangebied zijn ontwikkelingslocaties niet voorzien.

## **6.6 Externe Veiligheid**

De normen voor het externe veiligheidsbeleid hebben een wettelijke status. Burgers hebben een minimum beschermingsniveau met betrekking tot gevaarlijke stoffen in hun woonomgeving gekregen. Deze normen zijn een wettelijk verplichte toetsingsgrond bij besluiten op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voor veiligheid in de nabijheid van bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is nog regelgeving in de maak. Zolang deze normen nog geen wettelijke status hebben wordt voor nieuwe situaties uitgegaan van een  $10^{-6}$  contour voor het plaatsgebonden risico (PR) en wordt getoetst aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico (GR).

### **Vervoer per spoor**

De meest recente gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in de publicatie van ProRail – Capaciteitsplanning 'Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor; een beleidsvrije marktprognose' van 5 december 2003. Dit stuk is op 26 april 2004 door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer aangeboden en heeft daarmee officiële status gekregen. Hiermee zijn eerdere prognoses komen te vervallen.

Uit de ProRail prognose voor vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor blijkt dat via Leiden geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en dat dit op grond van markontwikkelingen voor de toekomst ook niet verwacht wordt. In de prognose wordt niet langer uitgegaan van 'reserveringen' voor de gevolgen van mogelijke toekomstige beleidsbesluiten. In de prognose van ProRail is aangegeven dat voor ruimtelijke planning uitgegaan moet worden van de gegevens uit deze prognose.

### **Vervoer over de weg**

In het plangebied zijn geen wegen aangewezen als routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

### **Verkoop consumentenvuurwerk**

Het beleid van de gemeente Leiden is om in dicht bewoonde omgeving, zoals in de Merenwijk, vuurwerkverkooppunten met een opslag groter

dan 1.000 kg niet toe te staan. Met name de mogelijke extra risico's en de beperkte acceptatie van deze bedrijven door omwonenden spelen hierbij een rol. Voor vuurwerkverkooppunten met een opslag van meer dan 1.000 kg dient op bedrijventerreinen ruimte te worden gezocht. Door het beperken van de hoeveelheid vuurwerk tot maximaal 1.000 kg kan worden voldaan aan de veiligheidsafstanden die in het Vuurwerkbesluit vermeld staan <sup>1</sup>.

In dit bestemmingsplan is in een algemeen gebruiksvoorschrift de opslag van meer dan 1.000 kg vuurwerk als een vorm van strijdig gebruik aangemerkt. Vanzelfsprekend is handel in en opslag van consumenten-vuurwerk alleen toegestaan, wanneer dit past binnen de bestemming die aan de betreffende gronden is gegeven. Overigens voert de gemeente Leiden een regulerend beleid op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, met betrekking tot de spreiding en het aantal verkooppunten (maximaal 10 verkooppunten).

In het onderhavige plangebied is drogisterij J. Maasdam B.V. aan de Papiermolen 14 het enige detailhandelbedrijf dat momenteel consumentenvuurwerk verkoopt. Bij dit bedrijf mag niet meer dan 1.000 kg vuurwerk worden opgeslagen.

## **6.7 Water**

In de Merenwijk wordt een polderpeil gehandhaafd. Het zo veel mogelijk vasthouden van gebiedseigen water speelt een belangrijke rol. Stabiele situaties met een redelijk constante waterkwaliteit leveren kansen voor gebiedsspecifieke natuurlijke milieus op. In het kader van de fusie van de Rijnlandse waterschappen is het waterkwantiteitsbeheer (onderhoud van sloten, vijvers en andere waterpartijen) toegewezen aan het Hoogheemraadschap van Rijnland. De gemeente is verantwoordelijk voor het waterkwantiteitsbeheer in de polder. Het verwijderen van drijvend vuil wordt door de gemeente uitgevoerd. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft voorts de zorg voor de (primaire) waterkeringen en de instandhouding van de landscheidingen met de aangrenzende waterschappen. De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud van kaden en beschoeiingen waarvan de gemeente en het Rijk kadastraal eigenaar zijn. De riolering is van het type gemengd systeem. Onder vrij verval wordt in een verzamelriool het rioolwater afgevoerd naar de afvalwaterzuivering. Ook het regenwater wordt via het traditionele gemengde rioolstelsel direct afgevoerd naar de afvalwaterzuivering. De gevolgen zijn een verminderde stroming naar de grondwatervoorraad, in de toekomst

---

<sup>1</sup> Voor consumentenvuurwerkbedrijven die minder dan 10.000 kg vuurwerk opslaan beperkt de veiligheidsafstand zich volgens het Vuurwerkbesluit tot 8 meter (gemeten vanaf de deuropening van de (buffer)bewaarplaats tot kwetsbare objecten zoals woningen). Deze veiligheidsafstand is dusdanig klein dat hieraan in de meeste gevallen kan worden voldaan onder andere door het treffen van bouwkundige voorzieningen. Nadere regulering kan via het milieuspoor (vergunning of melding) plaatsvinden.

mogelijk een capaciteitsprobleem bij de waterzuiveringsinstallatie en het zuiveren van relatief schoon water. Om dit negatieve proces te keren is het goed denkbaar om bij nieuwe invulprojecten of grotere woningverbeterings- en inrichtingsprojecten hemelwater te scheiden. Daarnaast moeten mogelijkheden worden gezien om hemelwater bovengronds af te voeren. Bij het afkoppelen wordt regenwater gescheiden van vuil water en afgevoerd naar het oppervlaktewater. Toenemende verstedelijking (uitbreiding verhard gebied) veroorzaakt, in combinatie met het afkoppelen van verhard oppervlak van de riolering, een versnelde afvoer naar open water. Dit leidt daarmee tot een vergroting van het waterbezwaar. Om problemen met wateroverlast het hoofd te bieden is in de uitgangspunten de 15% regel opgenomen. Deze regeling is afkomstig uit geformuleerd beleid (o.a. de nota "Waterneutraal bouwen") van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Dit beleid is geformuleerd mede vanwege het feit dat water een steeds belangrijker rol speelt in bestemmingsplannen. 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. Tenslotte bevat het beleidsstuk algemene principes omtrent het omgaan met water –zoals het tegengaan van versnippering in het watersysteem en het realiseren van een biologisch gezond watersysteem- en beleidsuitspraken omtrent verschillende onderwerpen die met water te maken hebben: eisen waterberging, afvoercapaciteit, beperking dempen, vaststellen peil e.d. Daarnaast aanbevelingen voor de planologische doorwerking. Met dit beleid houdt de gemeente niet alleen rekening; er wordt ook voldaan aan het beleid van de waterbeheerder. In dit kader wordt o.a. verwezen naar de in elke bestemming opgenomen watertoets. In dit beleid is onder meer de 15% regel opgenomen. Deze regel houdt in dat extra water 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. Bovengenoemde uitgangspunten komen voort uit diverse beleidsstukken van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Bij het opstellen van dit plan is vooraf overleg gepleegd met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

## **7. INTEGRALE VEILIGHEID**

Veiligheid en leefbaarheid zijn belangrijk voor de stad. Het beleid van de gemeente is gericht op het vergroten van de integrale veiligheid. De belangrijkste aandachtsvelden daarbij zijn jeugd en veiligheid, geweld, overlast, toezicht en veilige fysieke infrastructuur. De verschillende problemen moeten projectmatig worden aangepakt. Behalve een meer sociale benadering van de leefbaarheids- en veiligheidsproblematiek zijn er ook ruimtelijke ingrepen mogelijk voor de verbetering van de openbare veiligheid en de leefbaarheid. Te denken valt aan kleine ingrepen zoals het plaatsen van openbare verlichting en prullenbakken, het verlichten van achterpaden en het zichtbaar houden van fiets- en wandelroutes. Grootschalig ingrijpen zoals sloop en nieuwbouw kunnen ervoor zorgen dat de oriëntatie tussen wonen en groen wordt verbeterd. In het onderhavige plangebied wordt niet uitgegaan van dergelijk grootschalig ingrijpen. Verbetering van de veiligheid en leefbaarheid zal tot stand moeten komen door middel van kleinere ingrepen zoals hiervoor beschreven.

## 8. DUURZAME ONTWIKKELING

In de nota 'Bestemmingsplan Nieuwe Stijl' is speciale aandacht gegeven aan de duurzaamheid in bestemmingsplannen, of te wel 'duurzame ruimtelijke ontwikkeling'. Daarmee wordt bedoeld een zodanige ruimtelijke ontwikkeling, dat zo min mogelijk negatieve effecten ontstaan op het milieu en de menselijke gezondheid. Ruimtelijke ingrepen bieden - zeker in stedelijke gebieden - vaak kansen om natuurwaarden te behouden en te vergroten, de waterkwaliteit te verbeteren en de ruimte efficiënt te gebruiken. Vanzelfsprekend zullen bij de in dit plan genoemde bouwlocaties duurzaam bouwen-principes worden toegepast, maar daar blijft het niet bij. Er is pas écht sprake van duurzaamheid, wanneer het verbeteren van de milieukwaliteit in samenhang wordt bekeken met die van de ruimtelijke en de sociale kwaliteit in een gebied (veiligheid, belevingswaarde en betrokkenheid van bewoners). Daarnaast zullen ook de principes van duurzaam bouwen worden toegepast bij het beheer van de woningvoorraad en zal aandacht gegeven worden aan energiebesparing.

Het bestemmingsplan geeft vooral kansen en de gewenste richting aan. De doelstellingen op het gebied van duurzaamheid vormen uitgangspunten voor bijvoorbeeld nieuwe bouwprojecten, aanpassingen in de verkeers- of groenstructuur of verbeteringen in het waterbeheer.

De gemeente Leiden is al lange tijd Klimaatverbondgemeente, d.w.z. dat de gemeente een inspanningsverplichting op zich heeft genomen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2010 t.o.v. 1990 te halveren. Daarnaast is er landelijk beleid dat in 2010 10% van ons energieverbruik duurzaam moet worden opgewekt. In 2003 is nieuw gemeentelijk klimaatbeleid vastgesteld (Plan van aanpak Klimaatbeleid 2003 - 2007). Als beleidsuitgangspunt voor herstructureringswijken kan daarom worden uitgegaan van:

- de CO<sub>2</sub>-uitstoot van te renoveren woningen wordt gehalveerd
- 10 % van het nieuwe energiegebruik wordt duurzaam opgewekt
- realiseren van de taakstellingen uit de menukaart "voorlopend" van het klimaatbeleid, bv.:
  - het tot stand brengen van een EPL (Energieprestatie op locatie) van minimaal 6.5 bij renovatie- en herstructureringsprojecten van meer dan 250 woningen, etc.
  - realiseren van minimaal 1 extra randvoorwaarde voor verbeteren toepassing duurzame energie, bijv. het scheppen van mogelijkheden om zonnecollectoren en fotovoltaïsche cellen te plaatsen.

Daarnaast heeft de gemeente Leiden beleid ontwikkeld op het gebied van duurzaam bouwen en beheren. Dit beleid is geactualiseerd in het "Regionaal Dubo-pluspakket" dat in april 2004 door de Raad is vastgesteld. Regionaal is afgesproken, dat bij bouwprojecten de regionale dubo-maatregelen checklist wordt toegepast. De checklist bestaat uit maatregelen gebaseerd op het Nationaal Pakket Duurzaam

Bouwen voor de woningbouw, utiliteitsbouw, grond-, weg en waterbouw en stedenbouw en de toegevoegde regionale eisen.

### 8.1 Water in de wijk

In de Merenwijk wordt een polderpeil gehandhaafd. Het zo veel mogelijk vasthouden van gebiedseigen water speelt een belangrijke rol. Stabiele situaties met een redelijk constante waterkwaliteit leveren kansen voor gebiedsspecifieke natuurlijke milieus op.

In de huidige situatie wordt het regenwater via traditionele gemengde rioolstelsels direct - samen met het afvalwater - afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. Gevolg is een verminderde stroming naar de grondwatervoorraad en versnelde aan- en afvoer van water van en naar de wijk.

Om dit negatieve proces te keren is het goed denkbaar om bij nieuwe invulprojecten of grotere woningverbeterings- en herinrichtingsprojecten het dakwater en regenwater op erven van het rioolstelsel af te koppelen en via infiltratievoorzieningen of doorlatende bestrating in de bodem te laten infiltreren, dan wel te bergen in open-watersystemen. Het "ontharden/ ontstenen" van de openbare ruimte kan hier aan bijdragen. Ook moeten mogelijkheden worden gezien om hemelwater bovengronds af te voeren.

Bij nieuwe ontwikkelingen zal rekening moeten worden gehouden met waterafwikkelingen. Daarbij moeten mogelijkheden worden onderzocht om afval- en regenwater te scheiden, hemelwater bovengronds af te voeren, het toepassen van de 15% regel.

- In de Merenwijk wordt een polderpeil gehandhaafd. Het zo veel mogelijk vasthouden van gebiedseigen water speelt een belangrijke rol.
- Bij nieuwe invulprojecten of grotere woningverbeterings- en herinrichtingsprojecten wordt gekeken naar de mogelijkheden voor ontharden/ontstenen en het afkoppelen van regenwater van het riool.

### 8.2 Hergebruik gebouwen

Een ander aspect van duurzaam bouwen is het streven naar hergebruik van bestaande gebouwen. Al is in Merenwijk nog nauwelijks sprake van gebouwen die hun functie verliezen, is het toch wenselijk na te gaan of in die gevallen een nieuwe functie-invulling mogelijk is. Voorkomen van sloop heeft ook uit oogpunt van milieubelasting een meerwaarde. Bij hergebruik zou uit milieuoogpunt gedacht kunnen worden aan wijkgebonden werkgelegenheid.

Het beleid is gericht op het waar mogelijk hergebruiken - in plaats van slopen - van bestaande gebouwen.

### *Diversen*

Ook de volgende zaken zijn in het kader van duurzame ontwikkeling te overwegen:

- energiearme materiaaltoepassing in de buitenruimte;
- het toestaan van zonnecollectoren op daken;
- het aanleggen van een autowasstraat i.p.v. het autowassen op straat;
- het autowassen met grijs water (bijvoorbeeld uit de regenton).



## 9 ONTWIKKELINGEN

### 9.1 Tunnel naar/van Poelgeest

In 1994 is de stedenbouwkundige haalbaarheid van de nieuwe woonwijk in de Poelgeest in een studie ( +-variant) onderzocht. De conclusies van het onderzoek waren positief en zijn onderschreven door de gemeenten Leiden, Oegstgeest en Warmond alsmede de provincie Zuid-Holland. Vastgelegd en onderschreven hierin is de noodzaak voor een tunnelverbinding tussen de Merenwijk en de nieuwe woonwijk voor alle verkeerssoorten. Het onderschrijven van dit uitgangspunt door alle partijen heeft uiteindelijk meegewogen in de procedure met betrekking tot de grenscorrectie in 1995.

In het in 1995 gesloten Convenant is een tweezijdige ontsluiting voor langzaam-, auto- en busverkeer vastgelegd.

De verkeerskundige opzet van de wijk Poelgeest is een autoluwe. Twee aansluitingen bieden een betere spreiding van het door Poelgeest geproduceerde verkeer op het nabijgelegen wegennetwerk. De hoofdstructuur is niet gestrekt maar heeft een U-structuur waarmee doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Daarnaast is Poelgeest ingericht als 30 km/uur-gebied, waarbij diverse snelheidsremmende maatregelen zijn aangebracht.

Kortere autoverplaatsingen door de wijk zijn gezien de oriëntatie van de verplaatsingen grotendeels gericht op Leiden; de verhouding Intern: Extern : Overig Leiden is ongeveer 1 : 2 : 3. Interne verplaatsingen betreffen zowel verplaatsingen naar Oegstgeest als de Merenwijk. Externe verplaatsingen zijn gericht op de A4 en de A44 terwijl bij de verplaatsingen binnen "Overig Leiden" de binnenstad van Leiden is opgenomen (onderzoeksrapporten AGV i.o.v. gemeente Oegstgeest). Bij enkelzijdige ontsluiting is een deel van de verplaatsingen gericht op Leiden langer voor wat betreft het aantal kilometers, zodat meer autogebruik ontstaat hetgeen strijdig is met het stimuleren van fietsverkeer in een autoluwe woonwijk.

Door de arbitragecommissie Poelgeest is in november 2004 een bindend advies uitgebracht over de realisatie van de tunnel en de openstelling van deze tunnel voor autoverkeer. Het advies gaf wel aan dat de inrichting van de wijk Poelgeest niet geschikt is voor intensief autoverkeer. Zowel Leiden als Oegstgeest heeft het bindende advies geaccepteerd.

Onderzoek van adviesbureau Goudappel Coffeng uit 2005 aan de hand van een regionaal verkeersmodel heeft de nodige zorg gegeven omtrent mogelijk sluipverkeer door Poelgeest. De voorspelde verkeersintensiteiten zijn hoger dan wenselijk in een 30 km/uur-gebied. In dat kader is de

gemeente Oegstgeest voornemens de tunnel in de spitsperioden af te sluiten voor autoverkeer. Onder bepaalde voorwaarden zullen wij hieraan medewerking verlenen. Zo zal - wat ons betreft - eerst uit daadwerkelijke monitoring in de praktijk moeten blijken dat er werkelijk te veel auto's door de wijk rijden. Hierover zullen wij met Oegstgeest nadere afspraken maken.

De autoluwe opzet van de wijk vereist voldoende vervoersalternatieven. Een directe openbaar vervoer koppeling tussen Leiden Noord (Merenwijk) en Poelgeest middels een tunnel past binnen deze opzet. Een fijnmazig fietsnetwerk met een sociaal veilige tunnelverbinding tussen de Merenwijk en Oegstgeest is eveneens een belangrijke voorwaarde.

De verplaatsingslengte van schoolgaand (brom)fietsverkeer op de relatie Merenwijk-Oegstgeest wordt verkort bij aanleg van de tunnel. De huidige fietstunnel Broekweg-viaduct wordt als sociaal onveilig ervaren; de tunnel ligt schuin door de Spoordijk en biedt beperkt doorzicht. Gegevens van de Politie over de laatste jaren bevestigen deze onveiligheid.

De bereikbaarheid voor hulp- en ordediensten is van groot belang. Bij een enkelzijdige ontsluiting via de Lange Voort zijn de routes voor de genoemde diensten langer. De brandweer geeft aan dat een tunnelverbinding een verkorting van de aanrijtiden oplevert zodat de (ondersteunde) hulpverlening richting de Duin- en Bollenstreek kan verbeteren.

De opzet van het stedenbouwkundig plan van Kuiper Compagnons is gebaseerd op twee ontsluitingen (brief d.d. 27-02-2002, werknummer 285.004.04) en zou beslist anders zijn indien geen tunnel zou zijn gepland. De situering van de voorzieningen in Poelgeest is gebaseerd op twee ontsluitingen en is op de geprojecteerde plek ongewenst bij het realiseren van één ontsluiting. Naar de mening van Kuiper Compagnons volstaat één aansluiting voor autoverkeer niet.

De tunnel kan het gebruik stimuleren van de sportvelden in Leiden Noord door bewoners van Poelgeest. Daarnaast ligt in de Merenwijk op een paar honderd meter van de tunnel de enige regionale gespecialiseerde turnhal.

## **9.2 Uitbreiding kinderboerderij**

Centraal in de Merenwijk ligt een kinderboerderij. De kinderboerderij vervult een belangrijke educatieve en recreatieve functie in de wijk. Voor de kinderboerderij is een bouwplan ontwikkeld waarbij de nu verspreide bebouwing geconcentreerd wordt. Bedoeling is om de uitbreiding van de kinderboerderij duurzaam uit te voeren (EPC = 0,5).

### **9.3 Kopbebouwing Zijldonk en Merendonk**

Vervallen.

### **9.4 Uitbreiding bouwmarkt**

Aan de Flevoweg, op het bedrijventerrein, is een bouwmarkt gevestigd. Vestiging van grootschalige detailhandel op deze locatie is in het verleden mogelijk gemaakt door middel van een partiële herziening op het bestemmingsplan Merenwijk. In de huidige situatie heeft de bouwmarkt een oppervlakte van 3120 m<sup>2</sup> w.v.o.<sup>2</sup> De bouwmarkt wil in de toekomst uitbreiden tot een oppervlakte van 4124 m<sup>2</sup> w.v.o. De uitbreiding wordt op grond van dit bestemmingplan mogelijk gemaakt. Het aantal parkeerplaatsen wordt uitgebreid.

### **9.5 Verdichtingslocatie Zijleiland**

Vervallen.

### **9.6 Eksterpad**

Vervallen

### **9.7 Regenboogpad**

Voor een terrein aan het Regenboogpad bestaan plannen voor herontwikkeling. Hier zijn momenteel drie basisscholen gevestigd: de openbare basisschool De Dukdalf, de rooms-katholieke basisschool De Tweemaster (dependance) en de protestants-christelijke basisschool Zijlwijk. Ten behoeve van de scholen staan op het terrein naast een in 1993 gerealiseerd nieuw, permanent, schoolgebouw, nog vijf noodlokalen, die in een voorlopige ruimtebehoefte voorzien. Ook staat op het terrein een verouderde gymnastiekzaal, die in bouwkundig matige staat verkeert. De plannen voor herontwikkeling van het terrein omvatten de volgende onderdelen:

De bouw van een appartementengebouw van vier bouwlagen, waarin wordt voorzien in buitenschoolse opvang en ca. 12 appartementen voor senioren en/of mindervaliden. Hiervan zijn 3 woningen bedoeld als schoolwoningen waarin 5 à 6 leslokalen worden gerealiseerd. De voorzijde van het gebouw is georiënteerd op de Zwartemeerlaan. Het gymnastieklokaal zal worden gerenoveerd.

Nieuwbouw van ca. 10 levensloopbestendige eengezinswoningen in drie lagen aan de Zwartemeerlaan, zijde Aalscholveroord.

### **9.8 Verdichtingslocatie Gooimeerlaan-Veenpolderpad**

Vervallen

### **9.9 Verdichtingslocatie Gooimeerlaan - station**

Vervallen

---

<sup>2</sup> w.v.o. = winkelvloeroppervlak. Deze term vervangt de term verkoopvloeroppervlak

#### **9.10 Kopbebouwing Ravenhorst en Kraaijenhorst**

Conform het vigerende bestemmingsplan Slaaghwijk is ook in het onderhavige plan de mogelijkheid opgenomen dat aan de reeds bestaande flats Ravenhorst 16 t/m 62 en Kraaijenhorst 1 t/m 31 een zgn. kopbebouwing wordt gerealiseerd. Het te bebouwen oppervlak bedraagt ca. 9 x 20 mtr. Terwijl de maximale hoogte 17 m. bedraagt.

## 10 CONCLUSIES

De Merenwijk vormt een grote, tamelijk geïsoleerde woonwijk waarin ruim 15.000 mensen wonen. Naast de ruim 6.000 woningen kent het gebied een wijkwinkelcentrum en in het zuidwesten een terrein voor bedrijven en grootschalige detailhandel. In ruimtelijke zin is het woongebied van de Merenwijk verdeeld in de Slaaghwijk (zuidelijk deel), de Zijlwijk (oostelijk deel) en de Leedewijk (noordwestelijk deel).

Er wordt naar gestreefd de geïsoleerde ligging van de Merenwijk te doorbreken door het verbeteren van de hoofdfietsstructuur en door herverdeling ten gunste van de voetganger, fietser en openbaar vervoer. Belangrijk is het behoud van het hoogwaardige stedelijke woonmilieu en de zorg voor de openbare ruimte. De functie van groen en water in en aan de rand van de wijk kan worden versterkt, ten behoeve van de bewoners en de recreatieve en ecologische verbindingen met het omliggend gebied.

De verschillen in buurten onderling in de Merenwijk zijn aanzienlijk en in sommige gevallen zorgwekkend. Er zijn in het verleden al diverse acties ondernomen en ontwikkelingen gestimuleerd om hierin verbetering aan te brengen. De aandacht voor de sociale structuur in de wijk blijft echter hard nodig. De tweedeling in de wijk bestaat immers nog steeds, zowel gezien naar de eigendomsverhoudingen en waardeverschillen van de woningen alsmede inkomenssituatie van bewoners. De Zijlwijk, Leedewijk en in mindere mate Merenwijk-Centrum vormen buurten met een hoogwaardig, attractief stedelijke woonmilieu. De Slaaghwijk vraagt, met een relatief hoge werkloosheid en een matige sociale samenhang bijzondere aandacht.

Ons beleid is erop gericht om via stedelijke vernieuwing de buurt op langere termijn te transformeren naar een meer hoogwaardig en dus meer gewild woonmilieu. De woningbouwverenigingen kunnen hierin een belangrijke rol vervullen. Ook het buurthuis "Op Eigen Wieken" kan hier – naast andere instituten en organisaties – een belangrijke bijdrage leveren.

### Belangrijkste uitgangspunten

- Doorbreken geïsoleerde ligging Merenwijk door het verbeteren van de bereikbaarheid via de hoofdfietsstructuur en herverdeling ruimte ten gunste van de voetganger, fietser en openbaar vervoer;
- Behoud van het hoogwaardige stedelijke woonmilieu en zorg voor de openbare ruimte;
- Op langere termijn wordt ernaar gestreefd om bepaalde wijken via stedelijke vernieuwing te transformeren naar een meer hoogwaardig divers en meer gewild woonmilieu.

### DEEL 3 HET BELEID

## 11 RELEVANT BELEID

### 11.1 Gemeente (ontwikkelingsvisie, structuurplan, ruimtelijk beleid, sectoraal beleid)

#### *Ontwikkelingsvisie "Leiden Stad van Ontdekkingen"*

In juni 2004 bracht de gemeente de ontwikkelingsvisie "Leiden Stad van Ontdekkingen" uit. Aan de hand van de nota wordt getracht tot een integrale ontwikkelingsvisie voor Leiden in 2030 te komen. Teneinde Leiden te laten uitgroeien tot een kennisstad met kwaliteit zijn naar de mening van de gemeente interventies nodig die erop gericht zijn bestaande krachten van de stad verder te benutten en te versterken. Voor een deel zijn deze plannen al in gang gezet. Zo zijn er plannen voor de RijnGouweLijn, de Aalmarkt (extra impuls voor het centrum van de stad), de vestiging van een discotheek annex multiplexbioscoop nabij het Centraal Station, de verbouwing van de Meelfabriek tot locatie voor wonen, cultuur en voorzieningen en de totstandkoming van een culturele en groene entree van de stad rond de Lammermarkt met een Kijkplein. Gedurende de komende decennia zal er echter naar de mening van het gemeentebestuur meer moeten gebeuren. Als mogelijke voorbeelden worden daartoe genoemd de bouw van een congrescentrum, het autovrij maken van de binnenstad in combinatie met de bouw van nieuwe parkeervoorzieningen, verbetering van de entree naar de binnenstad, versterking van het cultuuraanbod en het opzetten van een innovatiecentrum voor zorg. Om de ontwikkeling van de stad nader te bepalen is een ruimtelijke plankaart opgesteld. Dit is een ruimtelijke vertaling van de plannen van de gemeente. Nadere uitwerking van de Ontwikkelingsvisie en de ruimtelijke plankaart zullen plaatsvinden in de actualisering van het Structuurplan van Leiden "Boomgaard van kennis".

#### *Boomgaard van kennis<sup>3</sup>*

Het Structuurplan van Leiden "Boomgaard van Kennis" (vastgesteld op 12 juli 1995) 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 peilers zijn de versterking van de kennisintensieve werkgelegenheid, het gebruik van de monumentale binnenstad en het bieden van gevarieerde woonmilieus. Geconstateerd wordt dat in het stedelijke gebied van Leiden nagenoeg geen ruimte meer is voor geschikte bouwlocaties. Bij het (voornamelijk) binnenstedelijk realiseren van de VINEX-opgave wordt dus gestreefd naar een doelmatig ruimtegebruik en een verbetering van de stedenbouwkundige vervalecting en ruimtelijke kwaliteit. Mede vanwege

---

<sup>3</sup> "Boomgaard van kennis", gemeente Leiden, juli 1995

een grote diversiteit aan woonwensen en leefstijlen zal Leiden ook gevarieerde woonmilieus moeten bieden.

De Merenwijk wordt gekarakteriseerd als een 'stadswijk' met voldoende draagvlak voor een behoorlijk voorzieningenniveau. De wijk dient stedenbouwkundig beter aan de rest van de stad te worden verbonden. Belangrijk is het behoud van het hoogwaardige stedelijke woonmilieu en de zorg voor de openbare ruimte, bijvoorbeeld voor het Noorderpark. Groen en water in en aan de rand van de stad hebben met name een recreatieve betekenis voor de stedeling. Doordat het autoverkeer de belangrijkste bron van milieuvervuiling is, moet de openbare verkeersruimte worden herverdeeld ten gunste van voetganger, de fietser en het openbaar vervoer. Het landelijk openbaar vervoersbeleid gaat uit van de aanleg van een station ter hoogte van de Merenwijk. Tussen de stations is een 'spoorontwikkelingszone' geprojecteerd, met aansluitend in het westelijk deel van de Merenwijk een zone voor 'regionale stedelijke functies, waar mogelijk gemengd met wonen'. Daarnaast wordt aan enkele groenelementen de functie van (onderdeel van) een ecologische verbinding toegekend, zoals het randgebied langs de Zijl. Ten zuiden van de Merenwijk is een zone 'ontwikkeling geluidsongevoelige functies met stedelijk karakter' opgenomen rond de 'stedelijke boulevard'. Aan de Zijl is meer zuidelijk van de Merenwijk ruimte voor de ontwikkeling van 'speciale woonmilieus' aan het water.

In de gemeentelijke structuurvisie zijn de volgende beleidsvoornemens opgenomen:

- gestreefd wordt naar een doelmatiger ruimtegebruik en de verbetering van de stedenbouwkundige vernetting en ruimtelijke kwaliteit bij het (voornamelijk) binnenstedelijk realiseren van de VINEX-opgave;
- Gestreefd wordt naar het herverdelen van de openbare verkeersruimte ten koste van de auto en ten gunste van fietsers en voetgangers;
- Het landelijk openbaar vervoersbeleid voorziet in de ontwikkeling van een station ter hoogte van Merenwijk; alsmede uitvoering van 'spoorontwikkelingszone', met aansluitend in het westelijke deel van de Merenwijk een zone voor 'regionale stedelijke functies, waar mogelijk met gemengd wonen';
- Het toekennen van de functie van (onderdeel van) een ecologische verbinding aan enkele groenelementen;
- De ontwikkeling van 'geluidsongevoelige functies met stedelijk karakter' rond de 'stedelijke boulevard' (Willem de Zwijgerlaan);
- De ontwikkeling van 'speciale woonmilieus' aan het water aan de Zijl.



### *Stadsvisie 2010 en Meerjarenontwikkelingsprogramma (MOP)*

De 'Stadsvisie 2010. Dit is mijn stad' (van juni 1999) vormt samen met het Meerjarenontwikkelings-programma 'Leiden maakt kennis' (vastgesteld in mei 2000) de basis voor het nieuwe convenant dat Leiden met de Minister van Grotestedenbeleid heeft gesloten. Een van de thema's vallend onder de 'ruimtelijk-fysieke pijler', is de transformatie van minder gewilde naar gewilde en dus hoogwaardige woonmilieus. In het MOP wordt voor de Merenwijk de Slaaghwijk genoemd als 'aandachtswijk', wat zoveel wil zeggen als een wijk met een relatief hoge werkloosheid, gebrekkige bouwtechnische kwaliteit en een matige sociale samenhang. In de laatste vijf jaar is al geïnvesteerd in infrastructuur, verbetering van de voorraad huurwoningen en vernieuwing van het winkelcentrum in de wijk. Dit proces van stedelijke vernieuwing krijgt op korte termijn een vervolg door de geplande splitsing en verkoop van twee grote flatcomplexen.

### *Wonen*

In het kader van het VINEX-woningbouwprogramma is in de Merenwijk een aantal inbreidingslocaties voorzien. De locaties waarvan de stedenbouwkundige en programmatische invulling (globaal) bekend zijn, worden in het nieuwe bestemmingsplan Merenwijk mogelijk gemaakt. Het betreft de volgende locaties:

1. Kopbebouwing Zijldonk en Merendonk
2. Regenboogpad; 3 woningen met 5 à 6 leslokalen, 12 appartementen en 10 eengezinswoningen aan de zijde van de Aalscholveroord
3. Kopbebouwing Ravenhorst en Kraaienhorst.

Locaties 1 en 3 worden rechtstreeks in het onderhavige bestemmingsplan mogelijk gemaakt. De overige locatie (Regenboogpad) is pas mogelijk aan de hand van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

### *Verkeersstructuur Merenwijk*

In december 1998 is de nota "Verkeersstructuur Merenwijk" vastgesteld. Deze nota bevat een tweetal belangrijke onderdelen. Allereerst is een beschrijving van de bestaande toestand, uitgewerkt in een wijkverkenning, een verkeerskundige indruk en een inventarisatie van verkeersveiligheid. Vervolgens een visie op de verkeersstructuur, bestaande uit uitgangspunten, visie op structuurniveau, visie op de rondweg en oplossingen op inrichtingsniveau. In deze paragraaf zijn die aspecten van de visie opgenomen, welke een directe samenhang hebben met het bestemmingsplan.

Als belangrijke doelen worden genoemd:

- verbetering oriëntatie voor autoverkeer;

- verbetering en completering voet- en fietsstructuur;
- verbetering bereikbaarheid wijkcentrum voor fiets- en autoverkeer;
- consequenties van nieuwbouw en van een nieuw NS station.

Op structuurniveau leidt dit tot de volgende maatregelen:

- opknippen van de ringvormige gebiedsontsluitingsweg ter hoogte van het wijkcentrum;
- twee bestaande aansluitingen op het hoofdwegennet en op termijn een derde (langzaam verkeer) naar de Poelgeest;
- drie ringen voor het fietsverkeer (buitenring door groene wijkrand, ring via de "Merenlaan" en binnenring rondom het wijkpark);
- dwarsverbindingen tussen deze ringen,
- drie assen voor fietsverkeer (Broekweg richting NS station Leiden, Gooimeerlaan en IJsselmeerlaan richting stad).

Ingrepen welke van belang zijn voor het bestemmingsplan:

- herprofilering van de gebiedsontsluitingsweg volgens principes uit "duurzaam veilig" (o.a. ruimtereservering voor profielverbetering, aanleg rotondes en middenbermen, oversteekplaatsen langzaam verkeer en continue fiets- en voetgangersroutes);
- aanleg van zes nieuwe vrijliggende fietsroutes (tunnel onder spoorlijn door, verbinding Broekweg-Veluwemeerlaan aan westrand wijkpark, verbinding Kapellenpad-Rozenpad, route langs de Zijl via Korvetwal en brug over Slaaghsloot, route via Ravenpad en brug over Slaaghsloot en een route parallel aan Kraaienpad en Slaaghsloot van Gooimeerlaan tot IJsselmeerlaan).

De nota "verkeersstructuur Merenwijk" is op 17 en 25 april 2001 door middel van informatieavonden in de wijk gepresenteerd.

De concrete aanpassingen van de verkeersstructuur, voorgesteld in het verkeersstructuurplan, zijn in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat de aanpassingen gericht zijn op verbetering van de oriëntatie en de bereikbaarheid voor zowel het langzaam- als het snelverkeer.

### *Welstandsnota*

Per 1 januari 2003 is de wet van 18 oktober 2001 tot wijziging van de Woningwet van kracht geworden. De wijziging is van grote invloed op het te voeren gemeentelijk welstandsbeleid. De criteria die worden toegepast voor de beoordeling of een bouwwerk in strijd is met redelijke eisen van welstand moeten zijn vastgelegd in een door de gemeenteraad vastgestelde welstandsnota. De gemeenteraad van Leiden heeft op 1 juni 2004 de welstandsnota vastgesteld. In de nota zijn ondermeer beleidsregels opgenomen voor criteria met betrekking tot de beeldkwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte door plaatsing van objecten niet zijnde bouwwerken (kunst openbare ruimte).

### *Parkeerbeleidsplan*

In januari 2002 is het Parkeerbeleidsplan Leiden door de gemeenteraad vastgesteld. Het beleidsplan geeft richting aan het parkeerbeleid voor de komende jaren.

### *Nota fietsers opstappen*

Het gemeentelijk fietsbeleid is neergelegd in de nota "Fietsers opstappen". In deze fietsnota zijn een viertal hoofdfietsroutes aangewezen die in het plangebied vallen. Het betreft de Broekweg, Gooimeerlaan, Stadspolderpad en Veenpolderpad.

### *Detailhandelsnota Leiden*

In de Detailhandelsnota wordt het bestaande winkelbestand in Leiden geïnventariseerd. Op basis van een analyse van trends en knelpunten wordt per winkel- en buurtcentrum het toekomstperspectief geschetst.

### *Nota wonen, zorg en welzijn*

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

- 1) Preventie voorop
- 2) Vraag gestuurd: denken vanuit de zelfstandige vrager. Het speerpunt vraagt om een transformatie van de woningmarkt, waardoor er enkele duizenden 'geschikte' woningen bij komen voor mensen met een zorgvraag
- 3) Diversiteit vraagt om maatwerk: buurtgerichte benadering: Per samenhangend woongebied wordt een analyse gemaakt van de huidige stand van zaken en de te verwachten ontwikkelingen. Voor de binnenstad speelt een dergelijke analyse concreet voor het woongebied Oranjestad / Waardgracht
- 4) Samenwerken, informeren en regisseren. Er wordt een drietafel-overleg geïntroduceerd waar onder leiding van de corporaties (wonen-tafel), het zorgkantoor (zorg-tafel) en de gemeente (welzijnstafel) het actieprogramma wordt uitgewerkt en de uitvoering wordt gemonitord. De voorzitters van de tafels rapporteren aan de wethouder wonen, zorg en welzijn
- 5) Kennis van de vraag nodig. Er wordt nader onderzoek gedaan naar de wonen, zorg en welzijnsvraag van niet-senioren. Voor de binnenstad is met name het nader onderzoek naar kwetsbare groepen van belang
- 6) Efficiënte oplossingen. Met de introductie van het concept woonservicezone wil de gemeente efficiënte en duurzame oplossingen stimuleren
- 7) Beperkte middelen en capaciteiten vragen om prioriteiten. In eerste instantie kiest de gemeente ervoor haar inspanningen te richten op

Leiden-Noord en Zuid-West. Dat neemt niet weg dat ook met ijver in de Binnenstad initiatieven en mogelijkheden om een bijdrage te leveren aan het kunnen voldoen aan de toekomstige grote vraag naar geschikte woningen worden bekeken en afgewogen.

#### *Nota integraal Ouderenbeleid*

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

Onder deze begrippen wordt verstaan:

*Zelfstandig:* Het uitgangspunt is dat mensen zo lang mogelijk in een zo zelfstandig mogelijke woonvorm moeten kunnen blijven wonen. Dat betekent dat in het ouderenbeleid het wonen een centrale plaats moet krijgen en dat voorzieningen in de sfeer van zorg, welzijn en leefomgeving daaromheen moeten worden georganiseerd.

*Behoud van Levensstijl:* De diversiteit van achtergronden, wensen en behoeften van ouderen, en dus ook de door hen gewenste levensstijlen, wordt steeds groter. Daar moet het aanbod aan voorzieningen en activiteiten, uiteraard binnen redelijke grenzen, zo veel mogelijk op aansluiten.

*Volwaardig deelnemen:* ouderen aanspreken op hun capaciteiten en hun tijdens hun leven opgedane kennis en ervaring. Eventuele belemmeringen voor ouderen om deel te nemen aan de samenleving, of het nu gaat om vrijwilligerswerk, sporten of andere sociale activiteiten, moeten zo veel mogelijk worden weggenomen of verminderd.

In de Binnenstad wonen in verhouding tot andere districten wel minder mensen boven de 55. Gezien het hoogwaardig woonmilieu van de Binnenstad en het verbreden van het bewonersprofiel kan gekozen worden om het wonen voor ouderen in de Binnenstad aantrekkelijker te maken. Het aantrekkelijker maken van de Binnenstad voor ouderen impliceert extra aandacht voor geschikte woningen, met name in de huursector. Hierbij hoort tevens het verbeteren van het voorzieningen niveau van zorg en welzijn.

#### *Waternota's*

Binnen de gemeente Leiden zijn een aantal water(huishoudkundige) nota's van kracht. Het gaat om het gemeentelijk rioleringsplan, Baggerbeheersplan Leiden, gemeentelijke grondwaternota en de Aansluitverordening riolering Leiden.

### *Waterbeheer*

In het licht van de te verwachten klimaatsverandering wordt gestreefd naar een duurzamer waterbeheer waarbij stedelijke gebieden meer zelfvoorzienend dienen te worden zowel wat betreft waterkwantiteit als waterkwaliteit en waarbij dus zo min mogelijk wordt afgewenteld op andere gebieden. Als waterbeheerder heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland de Leidraad Planvorming Stedelijk gebied (2000) opgesteld waarin een nadere uitwerking wordt gegeven van water in de stad en richting wordt gegeven aan de concrete uitvoering ervan.

### *Riolering*

Zoals reeds in hoofdstuk 6.7 verwoord is de gemeente voorstander van een verbeterd gescheiden rioolstelsel met maximale afkoppeling van schoon regenwater. Zodoende wordt de hoeveelheid te zuiveren afvalwater zoveel mogelijk beperkt. Voor het afkoppelen van wegen en daken hanteert het Hoogheemraadschap van Rijnland de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken" van de werkgroep Riolering West-Nederland als richtlijn. Hierin zijn onder andere de volgende zaken opgenomen:

- Het regenwater van daken en gevels mag direct afgekoppeld worden mits er geen zinken dakgoten aanwezig zijn en er geen excessieve toepassing van lood en koper heeft plaatsgevonden. Indien er wel (veel) gebruik gemaakt is van deze materialen dienen deze vervangen of behandeld (gecoat) te worden. Als dit niet gebeurt, mag er niet afgekoppeld worden.
- Voor lichtverontreinigde oppervlakken, zoals vrijliggende langzaam-verkeerspaden, schoolpleinen en parkeergelegenheden voor personenauto's met een lage wisselfrequentie, is afkoppeling toegestaan.
- Ook voor matig verontreinigde oppervlakken (o.a. wijkontsluitings- en doorgaande wegen, woonerven en winkelstraten) is afkoppelen toegestaan. Hierbij is het aanleggen van aanvullende zuiverings-technieken (zand- en slibafvang, bodempassage) echter wel verplicht. Bij parkeerterreinen met een hoge wisselfrequentie en parkeerterreinen voor vrachtwagens is verder het aanbrengen van een olieafscheider verplicht.
- (Zwaar) verontreinigde oppervlakken zoals bedrijfsterreinen, busstations, marktplaatsen en trambanen mogen niet worden afgekoppeld. Deze oppervlakken dienen op een verbeterd gescheiden stelsel of gelijkwaardige voorziening aangesloten te worden. De beslisboom is een leidraad waarbij geldt dat iedere situatie afzonderlijk beoordeeld dient te worden en dus afgeweken kan worden van de beslisboom.

### *Waterberging en afvoer*

Om de waterafvoer te vertragen hanteert de gemeente samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland het "waterneutraal bouwen"-principe als uitgangspunt voor het watersysteem. Dit principe is van toepassing op het gehele boezemgebied van Rijnland waar transformatie van onverhard naar verhard gebied plaatsvindt. Er wordt geen vast percentage water voorgeschreven maar de drietrapsstrategie wordt centraal gesteld. Als er geen of onvoldoende maatregelen met betrekking tot het vasthouden of vertragen van de afvoer kunnen worden genomen, moet de 15% regel worden toegepast. Deze regel houdt in dat in het plangebied een oppervlak gelijk aan 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak dient te worden gereserveerd voor extra open water. Dit water komt dus bovenop het al bestaande oppervlak aan open water.

#### *Groene nota's*

Het groene beleid van de gemeente Leiden is onder andere vastgelegd in de Bomennota (1993, herziening 2003), het Speelruimtebeleidsplan (1995) en het Ecologisch beleidsplan (1998, uitvoeringsprogramma 2002). Doelen van het groenbeleid van Leiden zijn:

1. Stadsnatuur laten meetellen als volwaardige bewoner van de stad.
2. Het vastleggen van een Leidse ecologische structuur (LES) en het maken van de noodzakelijke verbindingen binnen die structuur. De Merenwijk ligt op de grens tussen plassen gebied (Kaag), veenweidegebied (Boterhuispolder) en stad. Belangrijke elementen in de LES zijn: wijkpark, broekweg en omliggende sloten, noordrand en Kagerzoom. Zijloever en diverse groene lobben door de wijk.
3. Het opzetten van programma's voor natuurlijk beheer, communicatie en monitoring stadsnatuur.
4. Voldoen aan Europese en Nederlandse regelgeving op het gebied van natuurbescherming en soortenbescherming. Eind 2003 wordt een ecologisch toetsingskader voor projecten vastgesteld, waarin de werking van de Flora- en faunawet is verwerkt.
5. Het behoud van waardevolle bomen, het benutten van potenties om bomen te planten bij nieuwbouw- of renovatieplannen en het creëren van goede groeiomstandigheden.
6. Het juridisch beschermen van bomen en het completeren van structuurvormende bomenrijen in de stad. De boomverordening is ervoor in het leven geroepen.
7. 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.
8. Voldoen aan de Europese veiligheidseisen voor speelplekken en –toestellen.

#### *Woonvisie 2005*

De Woonvisie Leiden is op 11 oktober 2005 door de Raad vastgesteld en belooft de periode van 2005 tot 2015. De centrale visie en ambitie is dat Leiden een stad wil zijn waar alle inwoners (binnen hun financiële

mogelijkheden) vrij kunnen kiezen voor een woning met de door hen gewenste kwaliteit. De nota geeft een toekomstvisie op wonen en de woningmarktontwikkelingen in Leiden. In de nota wordt gesteld dat de sociale woningmarkt in Leiden op slot zit. De belangrijkste oorzaken zijn het gat tussen de huur- en koopmarkt, de sterk verminderde uitstroom van ouderen, en de lage bouwproductie in de laatste tien jaar door het ontbreken van nieuwe uitleglocaties. Er is een stevige vraag naar meer kwaliteit, met name op het gebied van woninggrootte, levensloopbestendigheid, duurzaamheidsaspecten, energiebeperking en veilig wonen. De achtergrond hiervan is de grote voorraad naoorlogse appartementen die een lage kwaliteit hebben, de groei in inkomens en de komende vergrijzing die nieuwe eisen aan woningen stelt.

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

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

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

- onder meer door renovatie van circa 3.500 sociale huurwoningen (waarbij ongeveer 90% in dezelfde huurprijsklasse blijft);
- het realiseren van circa 3.500 levensloopbestendige woningen, deels in de voorraad en deels in de nieuwbouw;
- door sloop van circa 1000 woningen.

De tweede opgave is het vergroten van het aanbod door nieuwbouw van 4.000 woningen, in allerlei categorieën en eigendomsvormen. Maar betaalbaarheid en hoge kwaliteit van woningen is niet voldoende om Leiden een aantrekkelijke woonstad te laten zijn. Het gaat ook om

aantrekkelijke buurten, de burens, de parkeerplaatsen, het groen. De stad moet daarom veel verschillende woongebieden bieden waar vraag naar is, met een verschillende uitstraling, woonklimaat en imago, ofwel met een verschillend woonmilieu. Voor grotere projecten is daartoe in de Woonvisie het gewenste toekomstige woonmilieu vastgelegd. Het bereiken van de beleidsdoelen geformuleerd in de Woonvisie is van groot belang. Medewerking van de gemeente zal steeds (mede) hieraan worden getoetst. In de Woonvisie is het project Regenboogpad opgenomen en het gewenste woonmilieu aangegeven.

#### *Regionaal Milieubeleidsplan 2003-2010*

Op 20 april 2004 is het regionaal Milieubeleidsplan 2003-2010 door de Raad vastgesteld. Uit het Milieubeleidsplan zijn een drietal speerpunten te destilleren voor het milieubeleid voor de komende jaren.

\* De gemeenten in de regio willen aan de Kyoto verplichtingen voldoen. Dit vraagt een grote inspanning op veel terreinen. Het klimaatbeleid is vooral gericht op het beperken van de vraag naar energie, het omschakelen naar duurzame energie en het zuinig gebruiken van energie. Hiermee heeft het klimaatbeleid onder meer invloed op beleid ten aanzien van verkeer en vervoer, woningbouw en gebouwenbeheer. Met grote inzet kan worden bereikt dat in 2010 de CO<sub>2</sub>-uitstoot in deze regio in elk geval met 6% is afgenomen ten opzichte van 1990 en tenminste 5% van het totale energieverbruik binnen de gemeenten duurzaam wordt opgewekt.

\* Een goede milieukwaliteit is een belangrijke randvoorwaarde voor het leefbaar houden van de regio. Deze milieukwaliteit is, zeker in gebieden waar veel mensen wonen, aanmerkelijk beter dan wat wettelijk met grenswaarden en normen door rijksbeleid wordt voorgeschreven. Dit wordt uitgewerkt in gebiedsafhankelijk milieubeleid en in deelaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, geur en externe veiligheid.

\* Ruimtelijke en economische keuzes zijn vaak bepalend voor de lokale milieukwaliteit, voor het behoud van landschappelijke en ecologische waarden en voor de duurzaamheid van de regio in zijn geheel. Milieuaspecten zijn steeds meer geïntegreerd in het gemeentelijk beleid zoals bijvoorbeeld een bestemmingsplan.

#### *Regionaal Dubo-pluspakket*

In april 2004 is het Regionaal Dubo-pluspakket vastgesteld. Leiden actualiseert hiermee haar Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen, (1999), en stelt het ambitieniveau hoger. Het Dubo-pluspakket heeft betrekking op woningbouw, utiliteitsbouw en de grond-, weg- en waterbouw (openbare werken). Bij het realiseren van bouwprojecten door of in opdracht



van de gemeente wordt rekening gehouden met milieuaspecten, opgenomen in een maatregelenlijst. Deze lijst is gebaseerd op de door de rijksoverheid uitgegeven Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen. Het in deze pakketten gehanteerde ambitiesysteem (vaste - en variabele maatregelen) blijft uitgangspunt voor de maatregelenlijst. In het "Regionaal Dubo-pluspakket" zijn de maatregelen uit de Nationale Pakketten aangevuld met regionale maatregelen.

Er dient rekening te worden gehouden met het Leidse duurzaam bouwen-beleid, zoals opgenomen in het Regionaal Dubo-pluspakket (2004)

#### *Politiekeurmerk veilig wonen*

Het handboek "Politiekeurmerk veilig wonen" geeft een eisenpakket op grond waarvan wijken getoetst kunnen worden op de veiligheid van het woonmilieu. De criteria hebben betrekking op sterk uiteenlopende aspecten, zoals de mate van verwerking tegen inbraak van bouwmaterialen en het effect van stratenpatronen op wijkniveau m.b.t. fysieke kwetsbaarheid van bewoners. Voor zover het mogelijk is om middels het bestemmingsplan sturing te geven aan de in het handboek genoemde facetten, worden deze op hun huidige situatie omschreven in het hoofdstuk "ruimtelijke structuren van de wijk". Vervolgens kan middels de regelgeving ruimte worden geboden aan de verbetering van de veiligheid in het woonmilieu. Een concreet voorbeeld hiervan is, dat in sommige buurten door bijgebouwen onoverzichtelijke entrees zijn ontstaan naar de woningen. Hier dient voorkomen te worden dat door vergroting van deze aanbouwen het zicht op en vanaf de straat nog verder afneemt. Met name de volgende aspecten zijn in het kader van het bestemmingsplan meegewogen bij de analyse en regelgeving:

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

Naast deze in het handboek uitgewerkte aspecten wordt tevens de verkeersveiligheid van woonstraten beoordeeld.

Voorjaar 2003 is in de Merenwijk gestart met het Inbraakpreventieproject "Wessie, uw wijkinbreker". Dit project richt zich op het veiliger maken van woningen.

- Er dient rekening te worden gehouden met de in het handboek Politiekeurmerk veilig wonen genoemde veiligheidsaspecten
- Bij het toestaan van vergroting van aan- en bijgebouwen dient een toename van onoverzichtelijke entrees voorkomen te worden.

### *Winkelcentrum de kopermolen*

De Kopermolen functioneert als wijkwinkelcentrum voor de Merenwijk sinds 1976. Oorspronkelijk bedroeg de oppervlakte ca. 7.000 m<sup>2</sup>. In 1994 heeft er een ingrijpende renovatie en uitbreiding plaatsgevonden. In stedenbouwkundig opzicht had de herinrichting van het gebied naast het winkelcentrum voornamelijk als doel om de noordelijke en zuidelijke helft van de wijk beter te integreren. Daarbij is tevens de oppervlakte aan commerciële ruimten vergroot naar bijna 11.000 m<sup>2</sup>.

In de Detailhandelsstructuurvisie van Droogh Trommel en Broekhuis (januari 2003) wordt over het winkelcentrum het volgende opgemerkt: *"Het wijkwinkelcentrum de Kopermolen kan in de toekomst een functie vervullen voor de Merenwijk (15.000 inwoners). Daarnaast zal er enige toevloeiing zijn vanuit de omliggende gebieden. Het complete en uitgebreide aanbod voor dagelijks boodschappen is van voldoende omvang. Dit dagelijks aanbod is nog aangevuld met winkels in recreatieve en gericht bezochte branches, zodat de Kopermolen een volwaardig winkelcentrum is. Het grotendeels overdekte winkelcentrum heeft een introverte opzet. Een verbetering van de uitstraling naar buiten en de enigszins verouderde inrichting is gewenst. De centrale ligging aan de wijkontsluitingsweg zorgt voor een goede bereikbaarheid."*

In een sterkte/zwakte analyse scoort het winkelcentrum sterk op:

- branchering
- Trekkersbeeld met name voldoende supermarkten van moderne omvang in elkaar aanvullende marktsegmenten
- Ligging, bereikbaarheid en parkeren.

Verbeterpunten liggen er op het gebied van routering en opzet van de openbare ruimte.

Onderzoek heeft uitgewezen dat 95% van de inwoners van de Merenwijk tevreden is over de mogelijkheden tot het doen van de dagelijkse boodschappen (leefbaarheidmonitor 2002).

Uit de stadsenquête 2004 is voorts nog de conclusie te trekken dat de in het winkelcentrum gevestigde supermarkten ongeveer 80% van de bewoners aan de Merenwijk aan zich binden. Uit Leiden Noord is er nog een geringe toevloeiing van 5%.

In het kader van de eerdergenoemde stadsenquête 2004 zijn aan burgers kwalitatieve vragen gesteld over het winkelcentrum. De waardering (op een schaal van 1 tot 10) over het winkelcentrum is:

|                                          |     |
|------------------------------------------|-----|
| sfeer in het winkelcentrum               | 6,4 |
| horeca in het winkelcentrum              | 5,3 |
| hoeveelheid winkels in het winkelcentrum | 6,3 |
| diversiteit winkels in het winkelcentrum | 6,4 |

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| looproutes door het winkelcentrum | 7,0 |
| bereikbaarheid per auto           | 7,2 |
| parkeren in het winkelcentrum     | 7,0 |

Kortom het is een winkelcentrum van voldoende kwaliteit.

## **11.2 Regio**

De Structuurvisie Leidse regio is in 1992 vastgesteld door de Stuurgroep Leidse Regio en schetst een beeld van de wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen tot 2015. Met onder meer het VINEX-beleid (toen nog) in vooruitzicht wordt in de Structuurvisie de conclusie getrokken dat de Leidse regio de behoefte aan wonen en werken niet binnen eigen grenzen kan opvangen. Andere hoofdlijnen zijn de betere ruimtelijke afstemming van stedelijke functies en daardoor een goed evenwicht tussen nabijheid en bereikbaarheid, de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en het fietspadennet en versterking van de samenhangende groenstructuur.

In 1999 zijn er binnen de Leidse regio 3 zelfstandige gemeenschappelijke regelingen opgericht: het Samenwerkingsorgaan Leidse Regio, het Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio en het Samenwerkingsorgaan Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting Leidse Regio. Door de laatste is in 2002 door het Algemeen Bestuur de Beleidsvisie Wonen Leidse Regio vastgesteld. Uit deze Beleidsvisie blijkt dat ten aanzien van de regionale woningmarkt onder meer dat de afstemming tussen vraag en aanbod uit balans is. Het herstructureren van kwetsbare wijken alsmede de realisatie van meer gevarieerde woonmilieus moeten daarin meer evenwicht brengen. In het zogeheten "Programma van Afspraken" tussen het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek, Samenwerkingsorgaan Leidse Regio en de Provincie Zuid-Holland, dat begin 2003 door alle gemeenteraden van de 16 betrokken gemeenten is onderschreven, wordt ingezet op een betere afstemming/ programmering van de woonbehoefte in beide regio's (waaronder een nieuwbouwbehoefte van 20.000 tot 2010 en een voorlopig tekort van 2.750 woningen) en een omvangrijke herstructureringsopgave.

## **11.3 Provincie**

Het Streekplan Zuid-Holland West is sinds 19 februari 2003 richtsnoer voor het provinciale ruimtelijk beleid in het westelijk deel van Zuid-Holland, en bestrijkt de planperiode 2003-2015. In analogie met de visie van het rijk wordt gekozen voor bundeling van verstedelijking in de stadsgewesten en steden en voor het tegengaan van stedelijke en daarvan afgeleide ontwikkelingen in het Groene Hart.

In het kader van de VINEX-afspraken is er met de Leidse Regio overeenstemming bereikt over het woningbouwprogramma van bijna 12.000 woningen voor de Leidse regio. Dit bouwprogramma is in hoge mate

bepalend voor de verstedelijkingsstrategie voor de periode tot 2005. In het stedelijke gebied van het Leidse stadsgewest blijkt al nagenoeg geen ruimte meer te zijn voor geschikte bouwlocaties. Naast het zoeken naar locaties geschikt voor verstedelijking buiten de randen van de bestaand stedelijk gebieden, wordt bij het binnenstedelijk realiseren van de VINEX-opgave gestreefd naar een doelmatiger ruimtegebruik (herstructureren, verdichten, intensiveren, meervoudig grondgebruik).

Het voorzien in de behoefte aan woningen zowel voor wat betreft kwantiteit als kwaliteit is daarbij een belangrijk element. Dat dient te gebeuren via nieuwe aantrekkelijke woonmilieus, die zich onderscheiden in identiteit en gericht zijn op duurzaam wonen. Een ander element is de verbetering van de bereikbaarheid, door de aanleg van ontbrekende schakels in de hoofdwegenstructuur en door verbetering van het openbaar vervoer voor de woon-werkrelatie.

Het provinciaal beleid is met name gericht op het creëren van doelmatiger ruimtegebruik.

#### **11.4 Rijk**

Onlangs is de Nota Ruimte verschenen. De Nota Ruimte is een integrale strategische nota op hoofdlijnen, waarin de rijksverantwoordelijkheden en die van anderen zijn omschreven. Uitgangspunt is 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Het accent ligt daarbij op ontwikkeling in plaats van ordening. Via de Ruimtelijke Hoofdstructuur en het concept Basiskwaliteit stuurt het Rijk het nationale ruimtelijke beleid. Nieuw in de nota is onder meer het gegeven dat gemeenten in het landelijke gebied voor hun eigen natuurlijke aanwas woningen mogen bouwen. De parlementaire behandeling van de Nota Ruimte is nog niet afgerond.

## DEEL 4 HET PLAN

## **12 UITGANGSPUNTEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN**

De Merenwijk wordt aan drie zijden omgeven door watergangen welke niet of nauwelijks oversteekbaar zijn. Daarnaast wordt de wijk aan de westzijde begrensd door een spoorlijn. Dit geheel bepaalt de tamelijk geïsoleerde ligging.

De wijk is introvert van opzet, wat kenmerkend is voor jaren-70 wijken. Typerend voor deze wijken is dat het woongenot op woning- en woonstraatniveau hoog is; wonen in een rustige omgeving, met de voordelen van de nabijgelegen stad. Behoud van deze woonkwaliteit vormt één van de uitgangspunten bij de beleidsvorming voor de wijk. De wijkstructuur is duidelijk hiërarchisch van opzet, wat onder andere blijkt uit de verkeersstructuur, de groenstructuur en de locatie van voorzieningen in de wijk. Deze structuur is echter moeilijk visueel 'leesbaar' wanneer men zich in de wijk begeeft. Dit komt mede doordat de oorspronkelijk geplande hoogbouw langs de gebiedsontsluitingsweg grotendeels uit het plan is geschrapt en is vervangen door laagbouw. Daarom is een tweede uitgangspunt bij de beleidsvorming voor de wijk het veiligstellen van ruimtelijk herkenbare elementen in de wijk en waar mogelijk versterking van de oriëntatie en herkenning.

### **12.1 Verkeersstructuur**

Een belangrijke ontwikkeling die op wijkniveau zal moeten plaatsvinden binnen de planperiode van het bestemmingsplan, is de versterking van de infrastructuur. Voor het bestemmingsplan betekent dit dat ruimte geboden dient te worden voor met name:

- herprofilering van de gebiedsontsluitingsweg volgens principes uit "duurzaam veilig" (o.a. ruimtereservering voor profielverbetering, aanleg rotondes en middenbermen, oversteekplaatsen langzaam verkeer en continue fiets- en voetgangersroutes);
- aanleg van nieuwe vrijliggende fietsroutes; tunnel onder spoorlijn door, verbinding Broekweg-Veluwemeerlaan aan westrand wijkpark, verbinding Kapellenpad-Rozenpad, route langs de Zijl en een route parallel aan Kraaienpad en Slaaghsloot van Gooimeerlaan tot IJsselmeerlaan).

### **12.2 Toepassing standaardregeling aan- en bijgebouwen**

Specifieke bebouwingsmogelijkheden

In deze paragraaf is verkort de standaardregeling voor aan- en bijgebouwen opgenomen. Deze (standaard-)regeling is gebaseerd op standaard-woningtypen.

Naast standaardwoningen omvat de Merenwijk ook een groot aantal bijzondere woningtypen. Deze bijzondere woningtypen bepalen voor een deel de karakteristiek van de wijk. Uitgangspunt van de planologische

regeling is derhalve dat de kenmerkende verschillen in woningtypen dienen te worden gewaarborgd.

De standaardregeling vormt - met name voor wat betreft de regeling van de aanbouwen en bijgebouwen - het uitgangspunt bij het onderzoek naar de bouw mogelijkheden.

Uitsluitend waar dit ter behoud van de karakteristiek van de betreffende woningen en het straatbeeld noodzakelijk wordt geacht, worden afwijkingen van, of aanvullingen op de standaardregeling voorgesteld.

Voorts worden in een enkel geval ruimere bouw mogelijkheden voorgesteld dan opgenomen zijn in de standaardregeling. Dit is met name het geval bij woningtypen, waar uit ruimtelijk oogpunt ruimere bouw mogelijkheden aanvaardbaar en gezien het karakter ook gewenst zijn. Hier kan een aanvullende regeling zorg dragen voor een optimale 'benutting' van de mogelijkheden.

#### *De standaardregeling*

De standaardregeling omvat o.a. de volgende aspecten:

- op de plankaart wordt de situering van hoofdgebouwen en bijgebouwen bepaald door het aangegeven van "bebouwingsgrenzen" (voor de hoofdgebouwen) en waar nodig "bebouwingsgrenzen aan- en bijgebouwen toegestaan" (voor de situering van aanbouwen en bijgebouwen);
- op de plankaart worden de voorgevelrooilijnen - en waar nodig achtergevelrooilijnen - vastgelegd;
- een aanbouw aan de achterzijde van de woning mag maximaal 2,5 meter diep zijn (gemeten vanuit de achtergevelrooilijn);
- de totale oppervlakte van aan- en bijgebouwen - buiten de bebouwingsgrenzen- mag niet meer dan 35 m<sup>2</sup> bedragen;
- aan- en bijgebouwen mogen ten hoogste 50% van de bij de woning behorende oppervlakte buiten de bebouwingsgrenzen, achter de voorgevelrooilijn innemen (zij- en achtertuin).

In de bijlage is een meer uitgebreid overzicht van de standaardregeling opgenomen.

### **12.3 Uitwerking ruimtelijke structuur buurten**

#### *Inleiding*

Separaat bij dit bestemmingsplan is een uitgebreide ruimtelijke beschrijving van de afzonderlijke buurten binnen de Merenwijk uitgebracht. De buurten zijn delen van de wijk welke op basis van woningtypen als ook op basis van de verkeers- en groenstructuur als eenheid zijn te beschouwen. De buurt namen zijn ontleend aan de naamgeving van de straten. Achtereenvolgens worden buurten behandeld uit de Slaaghwijk (zuidelijk deel), Zijlwijk (oostelijk deel) en Leedewijk (noordwestelijk deel). Hierbij wordt kort ingegaan op de infrastructurele opzet van de buurt, de groenstructuur, de openbare

ruimte, de aanwezigheid van bijzondere functies in de buurt en de specifieke kenmerken van de voorkomende woningtypen.

#### *Doelstelling*

Het voert te ver om de inhoudelijke uitgebreide beschrijving van de ruimtelijke karakteristiek op te nemen in het bestemmingsplan. Mede daarom maakt de ruimtelijke beschrijving geen onderdeel van onderhavig bestemmingsplan. Wel is het van belang om de doelstelling van de beschrijving toe te lichten.

Het bestemmingsplan dient de toetsingskaders voor bouwaanvragen aan te geven, met name voor wat betreft de verzoeken om aanbouwen en bijgebouwen. Het behoud van de karakteristiek van de wijk alsmede de behoefte aan standaardisering van de aan- en bijgebouwing vormen hierbij de basisuitgangspunten.

De toepassing van de standaardregeling kan echter leiden tot zowel ongewenste mogelijkheden als ongewenste beperkingen. Daarom is met behulp van de ruimtelijke beschrijving van buurten en woningtypen, nagegaan welke aanvulling of beperkingen op de standaardregeling gewenst zijn.

Deze aanvullingen en beperkingen hebben betrekking op:

- Grootte van de woning; bij woningen die aanmerkelijk kleiner zijn dan de hedendaagse eisen m.b.t. woninginhoud en indeling, is de behoefte aan uitbreiding groot;
- Architectuur; specifieke architectuur van woningen kan bepaalde uitbouw mogelijkheden uit ruimtelijk oogpunt wel of niet toelaten, in afwijking van de standaardregeling;
- Structuur van de wijk; hoekoplossingen, sociale- en/of verkeersveiligheidsdoelstellingen kunnen aanvullende regelingen vragen.

Daar waar besloten wordt om af te wijken van de standaardregeling is een goede onderbouwing vereist. Deze onderbouwing wordt in de toelichting in ruimtelijke zin beschreven van groot naar klein schaalniveau; van wijk, naar buurt, naar woningniveau. Tevens is onderscheid gemaakt naar directe bouw mogelijkheden (direct via bouwvergunning-aanvraag toestaan) en indirecte bouw mogelijkheden (alleen via vrijstelling; toetsing aan binnenplanse vrijstellingsvoorwaarden).

De beschrijving van de ruimtelijke structuur vormt enerzijds de argumentatie voor de afwijking van de standaardregeling. Anderzijds is de beschrijving een handreiking naar plannentoetsers (welstand) als set van beoordelingscriteria.

#### *Mogelijke uitbreidingen*

Er zijn twee soorten van uitbreidingen van woningen denkbaar:

1. uitbreidingen die individueel per woning kunnen worden toegestaan, omdat hierdoor de algemene karakteristiek van het betreffende buurtje niet wordt aangetast. De mogelijkheden kunnen in het algemeen als directe bouw mogelijkheden worden opgenomen.



2. uitbreidingen die het algemene beeld van een buurt of straat wijzigen. Veelal zijn dit toevoegingen die slechts projectgewijs (een heel blok) of alleen op bijzondere plekken (bijvoorbeeld een eindwoning) toepasbaar zijn. Deze mogelijkheden kunnen via een vrijstelling met randvoorwaarden mogelijk worden gemaakt.

Aanvullend op de standaardregeling komen met uitzondering van woningen van type "W32" alle woningen met een hellend dak aan de achterzijde in aanmerking voor een aan het dakvlak ondergeschikte dakkapel.

In alle gevallen moeten uitbreidingen aan de volgende voorwaarden voldoen:

- de ruimtelijke karakteristiek van een buurtje of straat moet in tact blijven of moet in positieve zin worden gewijzigd;
- de (sociale) veiligheid mag niet afnemen (tegengaan creëren van onoverzichtelijke situaties);
- er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan de belangen van derden (zoals op het gebied van privacy, schaduw en uitzicht);
- de parkeercapaciteit mag niet worden aangetast (tenzij op eigen terrein compensatie wordt gecreëerd);
- de hoofdgroenstructuur mag niet worden aangetast (bijvoorbeeld wortelzones van waardevolle boomgroepen).

De bouw mogelijkheden, voor zover ze afwijken van de standaardregeling, worden in de Ruimtelijke Structuur in een overzichtelijke matrix weergegeven.

Een en ander betekent dat de insteek van het bestemmingsplan is dat ruimte voor aan- en bijgebouwen wordt geboden waar dit mogelijk c.q. wenselijk is en dat beperkingen worden opgenomen waar dit noodzakelijk is. Daarbij zal steeds gelden dat de gekozen systematiek moet leiden tot een inzichtelijke regeling en dat onderlinge afwijkingen in de mogelijkheden duidelijk gemotiveerd moeten kunnen worden.

## 13 TOELICHTING

### 13.1 Doelstellingen en planopzet

Het plan betreft een bestaande woonwijk, waarbij het accent zal liggen op het beheer van de bestaande situatie. Dit houdt meer in dan het vastleggen van de bestaande situatie.

Doel is het creëren van een planologisch kader, waarbinnen de kwaliteit van het woon- en leefklimaat in de Merenwijk duurzaam kan worden behouden en waar nodig versterkt.

Op wijkniveau zijn verbeteringen gewenst in de hoofdstructuren van verkeer (duurzaam veilig) en groen (ecologie in de stad). Hiervoor zijn in het plan mogelijkheden opgenomen. Daarnaast biedt het plan waar mogelijk ruimte om aan de wensen van de individuele woningbezitter met betrekking tot het oprichten van nieuwe aan- en bijgebouwen tegemoet te komen. Daartoe wordt zo veel mogelijk een standaardregeling gehanteerd. Waar nodig of wenselijk worden beperkingen dan wel verruiming aangegeven, afhankelijk van de soms sterk verschillende bouw- en verkavelingsvormen.

Wat betreft de juridische regeling is aangesloten bij de standaardregeling voor bestemmingsplannen van de gemeente Leiden "Bestemmingsplan Nieuwe Stijl". Het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan bestaat uit de voorschriften en de plankaart te samen.

De basis voor de plankaart, de tekening, is een recente kadastrale ondergrond, aangevuld met topografische gegevens.

Op de plankaart is de grens van het bestemmingsplangebied aangegeven. Binnen die grens zijn de verschillende bestemmingen met verschillende kleuren weergegeven. Voorts zijn diverse aanduidingen opgenomen, waarnaar in de voorschriften wordt verwezen.

De voorschriften zijn opgebouwd als volgt:

Paragraaf I bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de manier waarop de in het plan genoemde maten zijn bepaald;

Paragraaf II bevat de regeling van de afzonderlijke bestemmingen;

Paragraaf III tenslotte bevat een aantal algemene en aanvullende bepalingen. Deze bepalingen gelden voor het hele plan.

### 13.2 Bestemmingen

#### *Artikel 3. Woondoeleinden (W)*

De bestemming betreft de woningen met bijbehorende tuinen en erven. Voorzover andere functies zijn toegestaan, is een aanduiding op de kaart opgenomen (kinderopvang, detailhandel).

Voor de nieuw op te richten kopbebouwing aan de Zijldonk en de Merendonk zijn maximale hoogtes opgenomen. Voor de bestaande bebouwing geldt de bestaande (goot)hoogte als maximum. De bestaande woningen zijn voor een groot deel aangeduid met een woningtype-nummer. Voor een aantal woningtypes een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen voor een dakopbouw of voor een aanbouw aan de voor-, zij- of achtergevel. Voor een aantal woningtype is voorts direct een aanbouw aan de voorgevel mogelijk, doordat op die plek op de kaart een 'bebouwingsgrens aan- en bijgebouwen toegestaan' is opgenomen. Op de kaart zijn overeenkomstig de standaardregeling 'Bestemmingsplan Nieuwe Stijl' 'bebouwingsgrenzen' en 'bebouwingsgrenzen aan- en bijgebouwen toegestaan' opgenomen. Hoofdbebouwing is uitsluitend toegestaan binnen de bebouwingsgrenzen. Aan- en bijgebouwen zijn ook toegestaan achter de 'bebouwingsgrens aan- en bijgebouwen toegestaan'. Voor de meeste percelen is de 'bebouwingsgrens aan- en bijgebouwen toegestaan' aan de achterzijde op de achterperceelsgrens gelegd. Voor de percelen die grenzen aan water is de 'bebouwingsgrens aan- en bijgebouwen toegestaan' op 3 m afstand van de achterperceelsgrens gelegd, zodat langs het water een bebouwingsvrije zone ontstaat. Carports voor de voorgevel zijn bij een aantal specifieke woningtypes direct toegestaan.

Voor aan- en bijgebouwen en tuinmeubilair zijn maatvoeringseisen opgenomen. De hoogte van erfafscheidingen is geregeld in artikel 3.3.13. Binnen de bestemming zijn gronden aangeduid waar ten dienste van de woonbestemming garageboxen zijn toegestaan. Het betreft garageboxen in aaneengesloten bebouwing, die buiten de woonpercelen zijn gesitueerd, als gemeenschappelijke voorziening.

#### *Artikel 4. Maatschappelijke doeleinden (MD)*

De bestemming betreft diverse in de wijk voorkomende maatschappelijke voorzieningen, zoals de scholen bij het Valkenpad en het Regenboogpad, de brandweerkazerne en een buurthuis. Voorzover het een voorziening in milieucategorie 3 betreft (volgens de SBI-codes van de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering, 1999), is deze specifiek aangeduid op de kaart.

Gebouwen mogen uitsluitend worden opgericht binnen de op de kaart aangegeven bebouwingsgrenzen. De maximaal toegestane hoogte is ook aangegeven op de kaart en komt overeen met de vigerende maximale hoogte.

#### *Artikel 5. Gemengde doeleinden (GD)*

De bestemming betreft het winkelcentrum De Kopermolen. Overeenkomstig de vigerende regeling zijn hier behalve detailhandel ook horeca, maatschappelijke doeleinden, kantoren en dienstverlening toegestaan. Horeca is in de begripsbepaling onderverdeeld in categorieën. Bepaalde categorieën zijn wel passend binnen de bestemming, zoals ijssalons, lunchrooms, broodjeszaken, snackbars e.d.,

andere niet, zoals cafés, en dancings. Toegestaan zijn dan ook alleen de meer bij de winkelvoorzieningen passende categorieën. De verdiepingen zijn bestemd voor woondoeleinden.

Op de kaart zijn bebouwingsgrenzen aangegeven, waarbinnen de gebouwen zijn toegestaan. Ook de maximale hoogte (conform de vigerende maximale hoogte) is aangegeven op de kaart.

#### *Artikel 6. Bedrijfsdoeleinden (B)*

De bestemming betreft het bedrijventerrein aan de zuidwestzijde van het plangebied. Toegestaan zijn de bedrijven die zijn opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, in maximaal de op de kaart aangegeven categorie (2 of 3). Perifere detailhandel kan worden toegestaan via vrijstelling. De bestaande bouwmarkt is aangeduid op de kaart en direct toegestaan.

Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen de op de kaart aangegeven bebouwingsgrenzen. Ook de maximaal toegestane hoogte (conform de vigerende maximale hoogte) is aangegeven op de kaart.

#### *Artikel 7. Kantoren (K)*

De bestemming betreft een kantoor. De bestemming is strak om de bestaande bebouwing gelegd. De bestaande hoogte en goothoogte mogen niet worden overschreden.

#### *Artikel 8. Sport en recreatie (S&R)*

De bestemming betreft de tennisbanen met het op dat terrein gelegen fitness- en sportcentrum, de jachthaven en de uitloop van de golfbaan ten noorden van het plangebied. Ook een sporthal en de centraal in de wijk gelegen kinderboerderij vallen binnen de bestemming. De voorzieningen zijn specifiek aangeduid, omdat het voorzieningen betreft in categorie 3 van de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering (1999). Voor het overige zijn voorzieningen in maximaal categorie 2 toegestaan.

Bebouwingsgrenzen en maximale hoogte zijn aangegeven op de kaart. Binnen de bestemming is een uitbreiding/ nieuwbouw/ verbetering van de kinderboerderij mogelijk gemaakt. Hiertoe is een bebouwingsgrens op de kaart opgenomen met een maximaal bebouwingspercentage. Buiten de bebouwingsgrenzen is nog een aantal kleine gebouwen, zoals schuilgelegenheden, toegestaan.

#### *Artikel 9. Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RW)*

De bestemming betreft de rioolwaterzuiveringsinstallatie in het zuidwesten van het plangebied. Op de kaart zijn een bebouwingsgrens, waarbinnen de gebouwen mogen worden opgericht, aangegeven, alsmede maximale hoogtes en een maximaal bebouwingspercentage.

#### *Artikel 10. Groenvoorzieningen (GV)*

De bestemming betreft de structurele groenvoorzieningen in de wijk. Een aantal bestaande en nieuwe fietsroutes is aangeduid op de kaart. Ook

andere fiets- en voetpaden zijn toegestaan. Binnen de bestemming zijn ook kleine nutsvoorzieningen toegestaan, alsmede parkeerplaatsen.

#### *Artikel 11. Water (WA)*

De bestemming betreft de in het plangebied voorkomende watergangen en een deel van de Zijl. Bebouwing is hier beperkt toegestaan. Ter bescherming van de watergangen is voor een aantal werken en werkzaamheden een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

#### *Artikel 12. Verkeersdoeleinden (V)*

De bestemming betreft de gebiedsontsluitingswegen met bijbehorende voorzieningen. Ook kleine openbare nutsvoorzieningen zijn toegestaan.

#### *Artikel 13. Verblijfsgebied (Vb)*

De bestemming betreft de erftoegangswegen met bijbehorende voorzieningen. Ook hier zijn kleine nutsvoorzieningen toegestaan.

#### *Artikel 14. Spoorwegdoeleinden (S)*

De bestemming betreft de spoorweg aan de westzijde van het plangebied. De bestaande fietstunnel en de nieuw aan te leggen tunnel ter verbinding van Merenwijk met de nieuwe Oegstgeestse wijk 'Poelgeest' zijn aangeduid op de kaart.

#### *Artikel 15. Nutsdoeleinden (N)*

De bestemming betreft een aantal grotere nutsvoorzieningen en twee opslag- en werkterreinen ten behoeve van nutsbedrijven.

#### *Artikel 16. Waterkering (dubbelbestemming)*

Ter plaatse van de door de wijk lopende waterkeringen zijn de bouwmogelijkheden beperkt.

#### *Artikel 17. Hoogspanningsleiding (dubbelbestemming)*

Ten zuiden van het plangebied loopt een bovengrondse 150 kV hoogspanningsleiding. Een deel valt binnen het plangebied. Het verloop van de hoogspanningsleiding wordt op de plankaart weergegeven. Ter bescherming van de hoogspanningsleiding zijn de bouwmogelijkheden ter plaatse beperkt en is voor bepaalde werkzaamheden een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

### **13.3 Overige voorschriften**

In paragraaf 3 is een aantal algemene aanvullende voorschriften opgenomen, zoals algemene vrijstellingsbevoegdheden, een gebruiksbepaling en overgangsbepalingen.

## **14 ECONOMISCHE/FINANCIËLE UITVOERBAARHEID**

Het bestemmingsplan richt zich in hoofdzaak op conservering van de bestaande situatie. Met betrekking tot toekomstige bebouwingslocaties wordt het volgende opgemerkt:

### ***Uitbreiding kinderboerderij***

Aan de hand van de Perspectiefnota 2001 is voor de geplande uitbreiding/verbouwing van de kinderboerderij een bedrag van € 1.300.000,-- gereserveerd. Dit bedrag is nog steeds beschikbaar.

### ***Uitbreiding bouwmarkt***

Realisatie van het plan zal geheel door de desbetreffende bouwmarkt (Gamma) worden gefinancierd. De grond is reeds eigendom van de onderneming.

### ***Regenboogpad***

De herontwikkeling van het gebied rondom het Regenboogpad is een initiatief van de gemeente Leiden. Op het terrein zijn momenteel drie basisscholen gevestigd: de openbare basisschool De Dukdalf, de rooms-katholieke basisschool De Tweemaster (dependance) en de protestants-christelijke basisschool Zijlwijk. Ten behoeve van de scholen staan op het terrein naast een in 1993 gerealiseerd nieuw, permanent, schoolgebouw, nog vijf noodlokalen, die in een voorlopige ruimtebehoefte voorzien. Ook staat op het terrein een verouderde gymnastiekzaal, die in bouwkundig matige staat verkeert. De plannen voor herontwikkeling van het terrein omvatten de bouw van een appartementengebouw van vier bouwlagen, waarin wordt voorzien in buitenschoolse opvang en ca. 12 appartementen voor senioren en/of mindervaliden. Hiervan zijn 3 woningen bedoeld als schoolwoningen waarin 5 à 6 leslokalen worden gerealiseerd. Het gymnastieklokaal zal worden gerenoveerd. Verder zullen ca. 10 nieuwe levensloopbestendige eengezinswoningen in drie lagen aan de Zwartemeerlaan, zijde Aalscholveroord, worden gerealiseerd. Financiering van het project zal deels via de realisering van de woningen en deels via de Verordening Voorzieningen Huisvesting Onderwijs geschieden.

### ***Kopbebouwing Ravenhorst en Kraaijenhorst***

Het realiseren van twee zgn. kopbebouwingen aan de reeds bestaande flats Ravenhorst 16 t/m 62 en Kraaijenhorst 1 t/m 31 is een initiatief van de SLS Wonen. Bij realisering van de plannen zal ook deze woningbouwvereniging voor financiering van het project zorgdragen.

### ***Tunnel naar/van Poelgeest***

In 1995 sloten de gemeenten Oegstgeest en Leiden een convenant in welk convenant een tweezijdige ontsluiting van de Oegstgeestse nieuwbouwwijk Poelgeest was opgenomen. Het ging hier om een ontsluiting

voor langzaam verkeer, auto en bus. Daarnaast dienen er ook bijbehorende aansluitingen op de bestaande infrastructuur zowel aan de zijde van Oegstgeest als aan de zijde van Leiden te worden gerealiseerd. In 2003 besloot de gemeente Oegstgeest de bouw van de tunnel eenzijdig te schrappen. Hierdoor ontstond een conflict met de gemeente Leiden. Teneinde uit de impasse te komen werd in 2004 de hulp van de Commissaris van de Koningin ingeroepen. Een commissie (de commissie Poelgeest) werd benoemd en de commissie heeft op 9 november 2004 een bindend advies uitgebracht. De commissie kwam tot de slotsom dat de tunnel er dient te komen. Voor wat betreft de kosten bepaalde de commissie dat gemeente Oegstgeest 50% moet bijdragen, de gemeente Leiden 30% en de Provincie Zuid-Holland 20%. De totale kosten van de bouw van de tunnel bedragen ca. € 7.000.000,--. Het door de gemeente Leiden op te brengen bedrag van € 2.100.000,-- is reeds in de Perspectiefnota 2006-2009 opgenomen.

## 15 HANDHAVING VAN HET PLAN

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

De kwaliteit van het bestemmingsplan bepaalt in belangrijke mate de stuurmogelijkheden. Mede in het belang van een goede handhaving moet de bedoeling van de regelgeving duidelijk uit het bestemmingsplan blijken en moeten de planvoorschriften zo leesbaar en begrijpelijk mogelijk zijn. Bovendien is van belang aan te geven op welke wijze in de praktijk 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 concept-nota handhaving van september 2004 vormt de basis voor de handhavings-paragraaf in bestemmingsplannen. Daarnaast biedt de nota een steviger juridische basis voor de uitvoering van het handhavingsbeleid. Een aantal uitgangspunten uit de handhavingsnota zijn:

- Handhaving is: "het door toezicht en het toepassen van (bestuursrechtelijke, strafrechtelijke of privaatrechtelijke) sancties nastreven dat de voorschriften worden nageleefd".
- Gestelde regels moeten ook gehandhaafd worden.
- Handhaving vindt plaats op basis van een handhavingsprogramma. 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 handhavingsprogramma dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad.
- Het handhavingsprogramma 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 handhavingstraject zal worden volgehouden tot de overtreding is opgeheven. Handhaving vindt plaats in maximaal drie stappen. De uitvoering van het stappenplan wordt zoveel mogelijk gestandaardiseerd in handhavingsprotocollen.
- Gedogen is uitzondering (gekwificeerd gedogen). Gedogen is slechts in beperkte mate aanvaardbaar:
  - a) in uitzonderingsgevallen;
  - b) mits beperkt in omvang en/of tijd;
  - c) na expliciete besluitvorming en zorgvuldige kenbare belangenafweging;
  - d) aan controle onderworpen.



- Scheiding vergunningverlening en handhaving. Voor een méér 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). 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.