

Stevenshof

Bestemmingsplan

Oktober 2009

Toelichting

Inhoud van de toelichting

1. Inleiding	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Begrenzing van het plangebied	9
1.3 Gebiedsvisie	10
1.4 Vigerende bestemmingsplannen	14
1.5 Planproces en procedure	14
1.6 Leeswijzer	15
2. Geschiedenis	16
2.1 Geschiedenis	16
3. Bevolkingsopbouw en demografische gegevens	19
3.1 Schets van de wijk	19
3.2 Ruimtegebruik	19
3.3 Demografische gegevens	19
3.4 Inkomen	20
3.5. Leefbaarheid	21
4. Ruimtelijke karakteristiek en structuur	23
4.1 Ruimtelijke structuur	23
4.2 Cultuurhistorie	29
5. Functionele karakteristiek en structuur	34
5.1 Wonen	34
5.2 Bedrijven en voorzieningen	36
5.3 Sport, recreatie en speelplekken en cultuur	38
5.4 Maatschappelijke voorzieningen	39
5.5 Verkeer en infrastructuur	42
5.6 Integrale veiligheid	44

6. Ontwikkelingslocaties	45
7. Water en ecologie	51
7.1. Waterhuishouding	51
7.2. Ecologie	57
8. Milieu	58
8.1. Ruimtegebruik	58
8.2. Energie en duurzaam bouwen	58
8.3. Bedrijvigheid	59
8.4. Horeca	62
8.5. Sportvelden	62
8.6. Externe veiligheid	63
8.7. Geluid	65
8.8. Luchtkwaliteit	66
8.9. Bodemkwaliteit	68
8.10. Leidingen en straalpadverbindingen	69
9. Beleid	70
9.1. Rijksbeleid	70
9.2. Provinciaal beleid	72
9.3. Regionaal beleid	76
9.4. Gemeentelijk beleid	78
10. Het plan	87
10.1. Planvorm	87
10.2. Woonbestemmingen	87
10.3. Gemengde bestemming	91
10.4. Maatschappelijke doeleinden	91
10.5. Bedrijven	92
10.6. Verkeersbestemmingen	94

10.7. Water en groen	95
10.8. Recreatie	96
10.9. Ontwikkelingslocaties	97
11. Economische uitvoerbaarheid	101
12. Handhaving	102
12.1 Versterking van de ruimtelijke en architectonische kwaliteit	102
12.2 Versterking van de kwaliteit van de leefruimte	102
12.3 Wijze van handhaving	103
13. Uitvoerbaarheid	104
13.1 Inspraakprocedure	104
13.2 Overlegprocedure	104

Bijlagen:

1. Ecologisch onderzoek
2. Bedrijveninventarisatie
3. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten
4. Horeca inventarisatie
5. Verslag Inspraakbijeenkomst

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de Stevenshof is actueel om een aantal redenen.

De geldende bestemmingsplannen voor dit gebied zijn ouder dan 10 jaar. Het belangrijkste vigerende bestemmingsplan is vooral gemaakt met het doel de ontwikkeling van de Stevenshofjespolder tot woonwijk mogelijk te maken. Dit plan beperkte zich tot het regelen van de gewenste hoofdopzet in globale (nader uit te werken) bestemmingen, waarin zaken worden geregeld zoals het aantal woningen dat in de Stevenshof kan worden gebouwd, de hoofdwegenstructuur en de omvang van de voorzieningen, winkels, scholen en dergelijke. Voor de precieze invulling van het gebied met de onderverdeling in bouwblokken, tuinen, woonstraten en openbaar groen zijn uitwerkingsplannen vereist.

Het nog van kracht zijnde bestemmingsplan heeft voor het doel waarvoor het destijds is opgesteld uitstekend gefunctioneerd, maar is vanwege de globaliteit en het ontwikkelingskarakter niet goed bruikbaar meer nu de wijk voltooid is en de nadruk ligt op beheer. Nu vrijwel de gehele wijk is gebouwd, is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk dat een goed kader biedt voor bescheiden ontwikkelingen en beheer in de komende jaren. Het ontbreken van een actueel bestemmingsplan laat zich al geruime tijd voelen bij het realiseren van kleine en grote bouwplannen. Ook is het voor burgers van belang dat er een helder en leesbaar plan komt.

Het streven van de gemeente is om het aantal bestemmingsplannen te beperken. Dit kan door het opstellen van een plan voor een samenhangend groter gebied. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt behalve het bestemmingsplan Stevenhof ook een viertal kleinere plannen vervangen. Ook wil de gemeente het bestemmingsplan nadrukkelijker inzetten als beleidsinstrument. Een actueel bestemmingsplan is belangrijk als handavingskader.

1.2 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied is min of meer ruitvormig en wordt in het noordwesten begrensd door de gemeentegrens met Katwijk en Oegstgeest, in het noordoosten door het hart van de Rijn, in het oosten door de Korte Vliet en de gemeentegrens met Voorschoten, in het zuidoosten door de gemeentegrens met Voorschoten, die gelijk loopt met de spoorlijn Leiden - Den-Haag en in het zuidwesten door de gemeentegrens met Wassenaar.

Bij het vaststellen van de grenzen van het plangebied heeft ook een natuurlijke grens als de Rijn, naast historische en functionele relaties, een belangrijke rol gespeeld. Vanwege genoemde relaties zal ook Ter Wadding worden meegenomen en ontstaat een duidelijke grens met het bestemmingsplangebied Zuidwest. Ten opzichte van het inspraakplan (voorontwerp) is het plangebied verkleind: het gedeelte ten noorden van de Rijn (Haagse Schouwweg e.o.) is niet langer in het plan opgenomen. Ontwikkelingen in dat gebiedsdeel worden in andere bestemmingsplannen geregeld.

De Stevenshof ligt door een aantal zeer duidelijke barrières, zoals de Rijn, de spoorlijn en de A44, relatief geïsoleerd van de rest van de stad. Typisch voor de Stevenshof zijn ook de gemeentegrenzen met Katwijk, Voorschoten en Wassenaar.

De Stevenshof bestaat uit de buurten Schenkwijk, Kloosterhof, Dobbewijk-noord en Dobbewijk-zuid en is onderdeel van stadsdeel West.

1.3 Gebiedsvisie

In de Nota van Uitgangspunten die, voorafgaand aan het bestemmingsplan is opgesteld, zijn vanuit verschillende beleidsvelden uitgangspunten geformuleerd voor het plangebied en het op te stellen bestemmingsplan.

In deze paragraaf worden de conclusies en uitgangspunten zoals die in de Nota van Uitgangspunten zijn opgenomen samengevat weergegeven. In de navolgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op betreffende beleidsvelden.

Demografie

Conclusie

- In de Stevenshof wonen relatief veel jongeren in de leeftijd tot 20 jaar
- In de Stevenshof wonen relatief veel gezinnen
- Het gemiddeld besteedbaar inkomen per hoofd van de bevolking ligt boven het gemiddelde in Leiden
- Het werkloosheidspercentage ligt relatief laag.

Ruimtelijke structuur

Conclusie

- Het ligt gezien de leeftijd van de bebouwing in de wijk en de planperiode van dit bestemmingsplan (10 jaar) niet voor de hand dat de minder sterke delen van de hoofdstructuur van de Stevenshof ingrijpend kunnen worden gewijzigd.

Uitgangspunten

- Op onderdelen aanbrengen van relatief kleinschalige verbeteringen in de wijk.
- Bij renovatie/uitbreiding herstellen van de oriëntatie van het winkelcentrum Stevensbloem op het park.
- Intensivering van de woonbebouwing langs de Rijnsoever op beschikbaar komende locaties in samenhang met aantrekkelijker maken van de Rijnsoever en vergroten van de openbaarheid.
- Realiseren van een aantrekkelijke entree naar de wijk bij De Groote Vink/Ter Wadding.
- Bebouwing van de locatie bij station De Vink met een variëteit aan functies. Gedacht wordt aan functies als wonen, kantoren, maatschappelijke doeleinden, horeca en sport en recreatie in onderlinge samenhang met het station en het plein om het gebied aantrekkelijker en veiliger maken.
- De kwaliteit van de huidige groene buffers tussen de buurten als wezenlijke onderscheidende zones moet in ieder geval gehandhaafd blijven. Ingrepen die afbreuk doen aan de continuïteit en de landschappelijke kwaliteit moeten worden voorkomen.

Water en Groenstructuur

Conclusie

- De groennorm wordt in de Stevenshof niet gehaald, de wijk is behoorlijk “kaal”
- De waterkwaliteit is matig

Uitgangspunten

- Waar mogelijk zal de natuurlijke structuur van de Stevenshof en de groene verbindingen met het buitengebied worden versterkt.
- Bij projecten in de Stevenshof wordt gestreefd naar de groennorm en voldoen aan de Nederlandse Flora- en faunawet en de Leidse bomenverordening. Er wordt gestreefd naar een algemene groennorm van 75 m² groen per woning en een boomnorm van 0,36 bomen per inwoner. De relatie tussen winkelcentrum

Stevensbloem en het Stevenspark wordt versterkt.

- Als de mogelijkheid zich voordoet, zal extra ruimte worden geclaimd voor speelplekken voor kinderen.
- In het plangebied dient gestreefd te worden naar een oppervlak gelijk aan 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak voor extra open water.
- Het beleid moet zijn gericht op het vasthouden van water (regenwater zowel als gebiedseigen (kwel) water) en vertragen van de waterafvoer afkomstig van verhard oppervlak.
- Watersystemen worden zo min mogelijk versnipperd.
- Milieuvriendelijk inrichten van oevers wordt gestimuleerd.
- Verbeteren waterkwaliteit wordt waar mogelijk nagestreefd.
- Waterkeringen, boezemkaden, polderkaden en het waterstaatkundige hoofdsysteem dienen aangegeven te zijn met een op de functie toegesneden bestemming.

Archeologie en Monumenten

Conclusie

- Het plangebied Stevenshof bevindt zich in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur en heeft een redelijke kans op het aantreffen van archeologische sporen.

Uitgangspunt

- Afstemming van plannen met accent op behoud en bescherming van de aanwezige archeologische waarden en wel door opgraving en documentatie bij verstoring. Financiering voor rekening van de verstoorder. Op plaatsen waar dat nodig is wordt in het bestemmingsplan een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Wonen

Conclusie

- De Stevenshof kent relatief veel eengezinswoningen
- Koopwoningen in de duurdere segmenten zijn slechts beperkt aanwezig
- De gemiddelde WOZ-waarde ligt iets boven het Leidse gemiddelde.
- Op sociaal minder veilige plekken kan met name woningbouw bijdragen aan meer veiligheid.

Uitgangspunten

- Binnen de wijk moeten mogelijkheden worden gecreëerd voor de bewoners om een vervolgstap te kunnen zetten in hun wooncarrière. Daar waar mogelijkheden zijn voor woningbouw wordt daarom gestreefd naar de bouw van woningen die aanvullend zijn op de bestaande woningvoorraad.
- Met name koopwoningen in de duurdere segmenten en goedkope appartementen voor starters en duurdere appartementen geschikt voor ouderen dienen bijgebouwd te worden.
- Bestaande appartementen dienen zoveel mogelijk aan de eisen van seniorenwoningen te worden aangepast.
- Totstandkoming van wijksteunpunten dient gestimuleerd te worden om zorg en begeleiding te bieden aan zelfstandig wonende ouderen en aan bewoners met een lichte functiebeperking.

Economie

Conclusie

- Bedrijvigheid waar mogelijk handhaven en detailhandel en horeca versterken.

Uitgangspunten

- De bedrijvigheid op huidige bedrijfslocaties in de Stevenshof versterken.
- Gebruik maken van de mogelijkheden tot introductie van de woon-werkfunctie.
- Het versterken en concentreren van de detailhandelsfunctie in de Stevensbloem
- Gebruik maken van mogelijkheden om horeca waar wenselijk te versterken

Sport, recreatie en speelplekken.

Conclusie

- In de Stevenshof is een beperkt aanbod van sportvoorzieningen en zijn weinig voorzieningen voor jongeren.

Uitgangspunten

- De komende bestemmingsplanperiode aangrijpen voor uitbreiding van sportvoorzieningen.
- Inrichting van een jeugdhonk.
- Het aanwezige groen benutten voor de inrichting van avontuurlijke speelplaatsen.

Maatschappelijke Voorzieningen.

Conclusie

- Het voorzieningenniveau in de Stevenshof is in vergelijking met andere districten laag.

Uitgangspunten

- Voor de komende 10 jaar rekening houden met een groeiende behoefte aan gezondheidszorg.
- Het wegwerken van de achterstand in de capaciteit aan kinderopvang en buitenschoolse opvang.
- In de wijk zoeken naar een plek voor het vestigen van ouderenvoorzieningen en dit planologisch mogelijk maken.
- Ruimte bieden voor de vestiging van beroepsbeoefenaars op medisch gebied door ruimere regelgeving in het bestemmingsplan.

Verkeer

Conclusies

- De verkeerstructuur van de Stevenshof functioneert over het algemeen goed.
- In het oude bestemmingsplan Stevenshof zijn te krappe parkeernormen gehanteerd. De parkeerdruk in sommige delen van de Stevenshof is hoog.
- Er is een aantal onveilige verkeerssituaties in de Stevenshof, vooral bij het winkelcentrum. Dit heeft vooral te maken met ladende en lossende vrachtwagens en het conflict met het overige verkeer.

Uitgangspunten

- In sommige delen van de Stevenshof de parkeervoorzieningen uitbreiden.
- Verbetering van de verkeersveiligheid met ruimtelijke consequenties opnemen in het bestemmingsplan.
- Verbetering van fietsroutes (vooral ontbrekende schakels toevoegen).

Milieu

Conclusie

- Het woon- en leefklimaat in de Stevenshof wordt ten minste gehandhaafd op het huidige niveau en waar mogelijk verbeterd.

Uitgangspunten Ruimtegebruik

- Streven naar functiemenging en intensief ruimtegebruik bij het NS station De Vink
- Aandacht voor fietsverbindingen naar NS station, centrum en buitengebied

Uitgangspunten Milieuzonering

- Streven naar een zo laag mogelijke milieubelasting van bedrijven op de omgeving
- De voorkeursafstanden van de Milieudienst West-Holland, afgeleid van de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de VNG, dienen als uitgangspunt
- Bedrijvenlocaties in de omgeving van de Kenauweg zoneren volgens de voorkeursafstanden.

Uitgangspunten Bodem

- Op locaties waar nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden in beginsel historisch bodemonderzoek verrichten.
- Mobiele verontreiniging verwijderen.
- Bij immobiele verontreiniging voldoen aan de eisen die vanuit de functies worden gesteld.

Uitgangspunten Geluid

- De geluidsbelasting ten gevolge van autoverkeer, railverkeer en bedrijven op woningen en andere geluidgevoelige objecten mag de bewoners geen hinder en gezondheidsschade toebrengen.

Uitgangspunten Geurhinder

- Op plaatsen waar mensen wonen, langdurig verblijven en intensieve sporten beoefenen en dergelijke, gelden de richt- en streefwaarden voor lucht als maximum.
- Geurhinder mag niet toenemen.

Uitgangspunten Duurzame ontwikkeling

- Bieden van mogelijkheden om duurzaam en energiezuinig te bouwen
- Toepassen van de principes van duurzaam bouwen bij inbreidingslocaties en beheer van de bestaande woningvoorraad.
- Waar mogelijk hergebruiken van bestaande gebouwen in plaats van slopen.

Uitgangspunten Veiligheid

- Voor risicovolle activiteiten mag nergens het plaatsgebonden risico van 10^{-6} overschreden worden.
- Op plekken waar mensen langere perioden verblijven moet het plaatsgebonden risico onder de 10^{-7} blijven.
- Rekening houden met route voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Handhaving

Uitgangspunt

- Het opstellen van een bestemmingsplan waarbij aandacht wordt besteed aan handhaafbaarheid.

In het bestemmingsplan wordt het bovengenoemde beleid zoveel mogelijk vertaald in een passende juridisch-planologische regeling. Het plan heeft echter een voornamelijk consoliderend karakter met - waar mogelijk - ruimte voor ontwikkelingen die passen binnen het karakter van de wijk. Diverse uitgangspunten zijn niet in het plan meegenomen omdat daarvoor nog onvoldoende concrete plannen bestaan. Als deze zich aandienen dan kan daaraan medewerking worden verleend door het plan op onderdelen te herzien. De realisering van een aantal andere uitgangspunten, vooral Verkeer en Milieu, is niet afhankelijk van het bestemmingsplan en wordt op andere wijze nagestreefd.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor de Stevenshof gelden nu 5 bestemmingsplannen. Drie bestemmingsplannen dateren uit de periode vóór de overgang van gronden van de gemeente Voorschoten naar Leiden en zijn dus vastgesteld door de gemeenteraad van Voorschoten.

Het onderhavige bestemmingsplan Stevenshof betreft een nieuw bestemmingsplan voor (delen) van de volgende vigerende bestemmingsplannen:

naam bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd
Herziening Uitbreidingsplan in hoofdzaak	12 april 1950	10 mei 1951
Partieel Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 1956	18 juni 1957	14 juli 1958
Noord Hofland	25 januari 1963	18 maart 1964
Dobbebrug/Rijndijk	3 april 1989	26 september 1989 ¹
Stevenshof	5 januari 1980	14 april 1982 ²

Dit laatste bestemmingsplan is de feitelijke basis waarop de ontwikkeling van de Stevenshof van poldergebied tot woonwijk heeft plaatsgevonden.

1.5 Planproces en procedure

Voorafgaand aan het bestemmingsplan is een Nota van Uitgangspunten opgesteld waarin de uitgangspunten voor het plangebied en voor het op te stellen bestemmingsplan zijn vastgelegd. Deze Nota is na uitgebreid overleg met de belanghebbenden in 2004 door Burgemeester en Wethouders vastgesteld.

Op 10 maart 2006 heeft het College van Burgemeester en Wethouders het voorontwerp-bestemmingsplan Stevenshof vastgesteld en voor inspraak vrijgegeven. Het voorontwerp is van 10 april tot en met 22 mei 2006 voor een periode van 6 weken ter visie gelegd. Daarvan is voorafgaand mededeling gedaan in de Stadskrant. Tot en met 22 mei 2006 konden schriftelijke en mondelinge reacties aan Burgemeester en wethouders worden kenbaar gemaakt. Van de gelegenheid mondelinge reacties in te dienen is geen gebruik gemaakt.

Eind april 2006 is voorts een informatiefolder huis-aan-huis verspreid in het plangebied en in delen van aangrenzende gebieden in het Morskwartier, De Coebel en een deel van Voorschoten.

¹ Bij Koninklijk Besluit van 4 september 1991 onherroepelijk geworden.

² Behoudens de delen waaraan goedkeuring is onthouden in werking getreden. Bij Koninklijk Besluit van 11 juni 1987 onherroepelijk geworden.

In de folder is het plan in grote lijnen beschreven en worden de ontwikkelingslocaties toegelicht. Voorafgaand aan de inspraakavond heeft een goed bezochte inloopmiddag plaatsgevonden in het Stadsbouwhuis. Op 9 mei 2006 heeft van 19.30 tot 23.00 uur een zeer druk bezochte inspraakavond plaatsgevonden in het buurthuis in de Stevenshof. Van de bijeenkomst is een verslag gemaakt dat aan de inspraakrapportage is toegevoegd. De toen gemaakte opmerkingen en gestelde vragen komen grotendeels terug in de schriftelijk ingekomen reacties.

Het plan is op 16 juni 2008 voor een periode van zes weken in ontwerp ter visie gelegd. Hiervan is vooraf mededeling gedaan in de Staatscourant en de Stadskrant. In de publicatie is aangegeven dat de mogelijkheid bestond om tot en met 28 juli 2008 mondelinge of schriftelijke zienswijzen, gericht aan de Raad, kenbaar te maken. Tijdens de tervisielegging zijn 27 zienswijzen kenbaar gemaakt (waarvan enkele door meerdere personen ondertekend). Van de zienswijzen zijn er 3 te laat ingediend. Deze zijn echter wel meegenomen in de beantwoording.

De Raad moest het plan, samen met de beantwoording en verwerking van de zienswijzen, binnen vier maanden na afloop van de terinzagelegging vaststellen. Deze termijn is niet gehaald, waardoor de voorbeschermende werking van het bestemmingsplan is komen te vervallen.

Het bestemmingsplan wordt medio 2009 door de Raad vastgesteld. Vervolgens is het de taak van Gedeputeerde Staten (GS) om te besluiten inzake de goedkeuring. Als het planproces naar verwachting verloopt kan het plan begin 2010 in werking treden. Dit bestemmingsplan valt nog onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening. In verband daarmee is nog goedkeuring door GS vereist. Doordat het ontwerp-bestemmingsplan voor 1 juli 2009 ter visie is gelegd, hoeft het plan niet te voldoen aan de digitaliseringsplicht.

1.6 Leeswijzer

Het bestemmingsplan Stevenshof bestaat uit voorschriften en een plankaart met een weergave van de ligging van de onderscheiden bestemmingen, vergezeld van een toelichting. De toelichting is als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 1 bevat een aantal inleidende onderdelen, zoals de aanleiding voor het bestemmingsplan en de gebiedsvisie. In hoofdstuk 2 wordt de ontstaansgeschiedenis van het gebied beschreven. In hoofdstuk 3 worden de demografische gegevens weergegeven. Hoofdstuk 4 en 5 bevatten respectievelijk de ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied. In hoofdstuk 6 worden de ontwikkelingen in het plangebied beschreven. Hoofdstuk 7 bevat een toelichting op de ecologische- en wateraspecten. Hoofdstuk 8 beschrijft de milieuaspecten. In hoofdstuk 9 wordt het beleidskader weergegeven. Hoofdstuk 10 bevat de uitgangspunten van het plan en de juridische planbeschrijving. De economische uitvoerbaarheid komt in hoofdstuk 11 aan de orde. In hoofdstuk 12 wordt ingegaan op de handhaving van het plan. En ten slotte worden in hoofdstuk 13 de resultaten van de inspraak en het overleg ingevolge artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening aan de orde gesteld.

2. Geschiedenis

2.1 Geschiedenis

De periode van sterke bevolkingsgroei na de Tweede Wereldoorlog heeft geleid tot de ontwikkeling van relatief grote woongebieden rond de vooroorlogse schil. Het zijn sterk planmatig en grootschalig ontwikkelde wijken, die als gevolg van de toenemende afstand tot het stadscentrum over een eigen voorzieningenpakket beschikken. De situering van grootschalige infrastructuur en de begrenzingen van de verschillende polders zijn bepalend geweest voor de ligging en omvang van deze wijken, die fasegewijs zijn ontwikkeld.

Vandaag de dag is nagenoeg het volledige grondgebied van de gemeente Leiden stedelijk gebied en maakt de stad samen met de omliggende gemeenten deel uit van de Leidse regio (Leiden, Alkemade, Leiderdorp, Oegstgeest, Voorschoten, Zoeterwoude).

Navolgend wordt de ontstaansgeschiedenis van de Stevenshof beknopt weergegeven.

Veengebied met Weteringen langs de Oude Rijn

De Stevenshof is van oudsher een veengebied met weteringen om het oppervlaktewater, dat tijdens de regenperioden het waterpeil vaak plotseling deed stijgen, naar de Rijn af te voeren.

De weteringen, waarvan er nu nog een enkele in het landschap te herkennen is, liepen vrijwel evenwijdig aan elkaar en mondden op ongeveer gelijke afstanden nagenoeg haaks op de Rijn uit.

Of deze weteringen geheel door de natuur gevormd waren of dat hierbij menselijk ingrijpen een rol heeft gespeeld is niet met zekerheid vast te stellen. Aan de weinige weteringen die er nog zijn wordt in dit plan aandacht besteed.

Lintbebouwing langs de Oude Rijn

Langs de Rijn stonden bedrijven en boerderijen. In de loop der eeuwen is het langs de Rijn voller geworden, maar ook nu nog treft men bedrijven langs de rivier aan.

In de bocht van de Rijn, ter hoogte van De Groote Vink en Ter Wadding stonden in de tweede helft van de 16^e eeuw steen- en kalkovens. De plaats langs de rivier was niet toevallig: de klei en slib die nodig waren voor het bakken van stenen konden direct uit de rivier gehaald worden. In de kalkovens werden schelpen gebrand. De daarvoor benodigde schelpen werden aan de kust gewonnen. De schoorstenen van de ovens werden in verband met de veroorzaakte luchtverontreiniging steeds hoger om de vuile lucht goed af te voeren.

Bij de ontwikkeling van de polder tot woonwijk in het begin van de jaren tachtig is in samenhang met de uiteindelijke verkeersstructuur gekozen om de bestaande lintbebouwing langs de Rijn te integreren in de Stevenshof.

De bouwkundige kwaliteit van deze bebouwing, bestaande uit woningen en bedrijven, was overwegend goed. Wel diende er een oplossing te komen voor het drukke verkeer over de Rijndijk, waardoor de situatie ter plekke als volledig onleefbaar werd gekwalificeerd.

Deze Rijndijk verbond de Haagweg als uitvalsweg met het kruispunt bij Haagse Schouw en takte daar aan op de Rijksweg naar Den Haag.

De polders

De Stevenshof is gebouwd in vier polders, te weten de Stevenshofjespolder, de Papenwegse polder, de Noordhoflandse Polder en de Ommedijkse polder. Het gebied

is ongeveer 130 hectare groot. In het Leidse deel van de polders waren een zevental kassen aanwezig.

Reeds in het uit 1958 daterende structuurplan voor de Leidse agglomeratie wordt de Stevenshof aangewezen als woningbouwlocatie met bijbehorende voorzieningen. Een bestemming overigens die nogal wat problemen in het vooruitzicht stelde. Weliswaar boden de omringende verkeersverbindingen van rijk en provincie perspectief op een goede bereikbaarheid van de gehele omgeving vanuit de nieuwe wijk, maar de juiste tracering zou met veel zorg moeten geschieden.

Het gebied is bij de grenswijziging van 1 juli 1966 met de gemeenten Voorschoten, Wassenaar en Valkenburg toegevoegd aan het grondgebied van de gemeente Leiden. In 1972 startte een werkgroep onder leiding van de toenmalige wethouder met de voorbereiding van een plan. Het grootste deel van de werkzaamheden voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van de Stevenshof is toen uitgevoerd door ir. W.F. Schut namens het instituut "Stad en Landschap" (een stedenbouwkundig adviesbureau uit Rotterdam) en mondde in oktober 1973 uit in het rapport "Leiden Stevenshof, doelstellingen en beschouwingen over keuzemogelijkheden voor de ontwikkeling".

Infrastructuur

Een belangrijke rol bij de ontwikkeling speelden destijds de plannen voor wegen met een bovenwijkse functie. Hoofdwegen uit het toenmalige structuurplan voor de Leidse agglomeratie, zoals een plan om de Trompweg (Voorschoten - Noord Hofland) dwars door de huidige Stevenshof te verbinden met het Morskwartier via een brug of de Rijndijk als een uitvalsweg met gescheiden rijbanen naar Den Haag, zijn door de tijd achterhaald.

In 1973 heeft een grenswijziging plaatsgevonden met de gemeente Voorschoten ter hoogte van Ter Wadding. Een deel van de gronden waarop het landgoed Ter Wadding is gelegen is toen overgegaan naar de gemeente Leiden. Dat hierbij het landhuis Ter Wadding op Voorschotens grondgebied is blijven liggen, terwijl het bijbehorende koetshuis is overgegaan naar Leiden, vindt zijn oorsprong in de voorgenomen aanleg van de "de Leidse baan". Deze was ontworpen als snelweg van Leiden naar Den Haag, parallel aan het spoor tussen Voorschoten en Wassenaar. Voor de aanleg zijn precies genoeg gronden van Voorschoten naar Leiden overgegaan om ervoor te zorgen dat de weg in één gemeente kwam te liggen.

Uiteindelijk is de weg er als gevolg van maatschappelijke protesten niet gekomen. Wel is er nog de herinnering in de vorm van het buitengewoon zwaar uitgevoerde verkeersknooppunt bij Ter Wadding.

Nooit weg geweest uit de discussie is de aan de zuidzijde van de Stevenshof voorziene Rijksweg 11 (Rijnlandroute) met mogelijke aftakking naar het verkeersknooppunt Ter Wadding parallel aan de spoorbaan.

De bouw van de wijk

Het was de bedoeling om op basis van het globale bestemmingsplan Stevenshof voor de diverse deelgebieden uitwerkingsplannen vast te stellen. Van het opstellen van deze uitwerkingsplannen is het echter niet altijd gekomen.

Ten behoeve van de realisering van woningbouw in de Stevenshof is in 1981 een woningbouwdraaiboek opgesteld. De wijk is daarbij onderverdeeld in een aantal deelgebieden; ook wel aangeduid als vlekken. In totaal is de Stevenshof opgebouwd uit 29 vlekken. Per deelgebied zijn stedenbouwkundige verkavelingen gemaakt. Daarin zijn de bouwstroken, straten, tuinen, waterpartijen en dergelijke aangegeven. Op grond van deze verkavelingen zijn vervolgens de bouwplannen ontwikkeld en gerealiseerd.

Na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan is voor de meeste vlekken geanticipeerd op de totstandkoming van bovengenoemde uitwerkingsplannen. Bouwvergunningen voor de verschillende woonbuurten (vlekken) zijn effectief en flexibel verstrekt met vrijstellingen op grond van

artikel 15 (oud) van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Artikel 38, lid 2 van de voorschriften van het bestemmingsplan Stevenshof biedt daartoe de mogelijkheid. Zo werd begin jaren tachtig vanaf de Haagsche Schouw begonnen met de bouw van de geplande 4.500 woningen in de Stevenshofjespolder. Met de toevoeging van de vlekken 17 en 29 halverwege de jaren negentig is de bouw van de Stevenshof voltooid en staan er uiteindelijk zo'n 4.700 woningen.

3. Bevolkingsopbouw en demografische gegevens

3.1 Schets van de wijk

Het Stevenshofdistrict (kortweg de Stevenshof) bestaat uit de buurten Schenkwijk, Kloosterhof, Dobbewijk-noord en Dobbewijk-zuid en is onderdeel van stadsdeel West. De Stevenshof is een jonge wijk, gebouwd in de jaren tachtig en negentig van de twintigste eeuw. Voor het grootste gedeelte bestaat dit district uit woongebieden, in het noordwesten rond de Kenauweg bevindt zich geconcentreerd nog een aantal bedrijven. Verder bestaat een strook aan de zuidwestkant van de Stevenshof uit poldergebied. Net buiten het centrum van het district bevindt zich geconcentreerd veel groen in het ruim negen hectare grote Stevenspark.

3.2 Ruimtegebruik

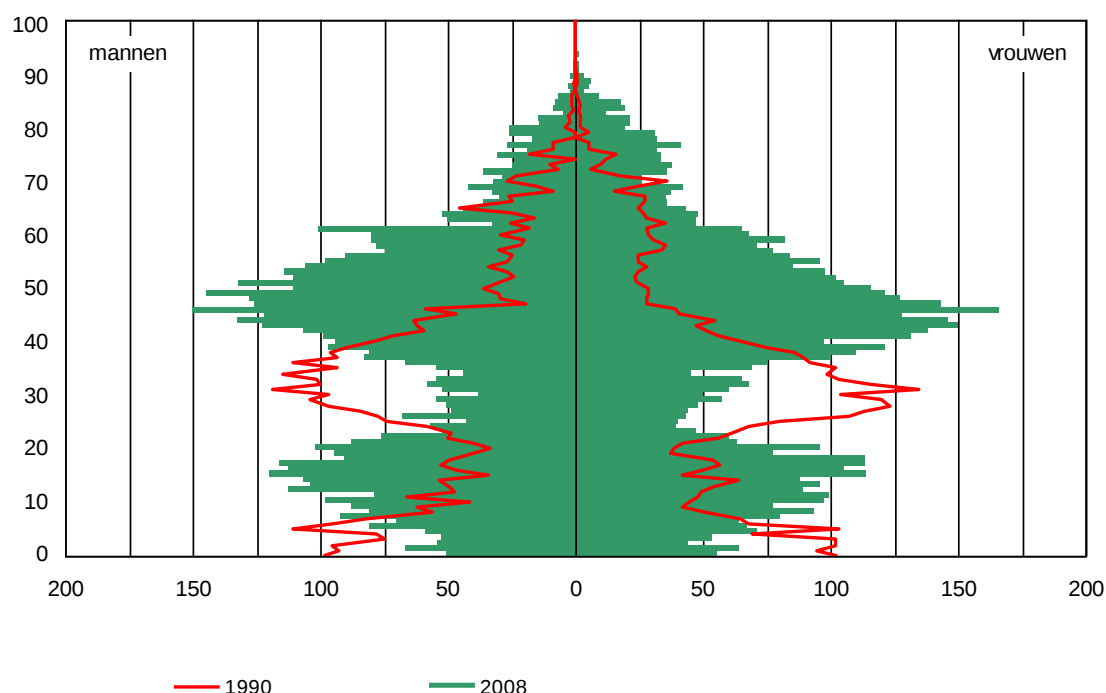
gegevens	Leiden	Stevens hof	Schenk-wijk	Klooster hof	Dobbe-wijk-noord	Dobbe-wijk-zuid
Oppervlakte totaal (km ²)	23,16	2,00	0,58	0,43	0,39	0,59
oppervlakte land (km ²)	21,99	1,88	0,56	0,38	0,38	0,57
oppervlakte water (km ²)	1,16	0,12	0,03	0,05	0,01	0,03
Inwoners	116.891	12.242	2.174	3.040	3.419	3.609
per km ² land	5.316	6.512	3.882	8.000	8.997	6.332
Woningen en woonruimten	56.000	4.692	868	1.160	1.354	1.310
per km ² land	2.547	2.496	1.550	3.053	3.563	2.298
Bedrijfsvestigingen	4.037	204	43	36	79	46
per km ² land	184	109	77	95	208	81
Werknemers in bedrijven	57.434	1.106	360	109	524	113
per km ² land	2.612	588	643	287	1.379	198

Bronnen: GBA: bevolking 1 jan 2008; OGK: woonruimten 1 jan 2008 (voorlopige cijfers) Bedrijvenregister Zuid Holland, 1 jan 2007; CBS: oppervlakte

3.3 Demografische gegevens

Op 1 januari 2008 woonden in de Stevenshof 12.242 mensen. Mensen blijven hier relatief lang wonen: meer dan zes van de tien bewoners woont al meer dan tien jaar op hetzelfde adres, in heel Leiden zijn dat er maar vier op de tien. Veel gezinnen die hier al lang wonen hebben nu kinderen in de tienerleeftijd, de ouders vallen nu voor een groot gedeelte in de leeftijdsgroep van 40 tot en met 54 jaar. De gezinnen met oudere kinderen zie je terug in de leeftijdsopbouw in dit district: tien procent van de bewoners valt in de leeftijdsgroep van twaalf tot en met zeventien jaar oud en dertig procent in die van veertig tot en met 54; beide percentages zijn het hoogste van alle Leidse districten. Wat betreft herkomst wonen er in dit district relatief zowel weinig niet-westerse als westerse allochtonen.

Op 1 januari 2008 woonden in de Stevenshof 841 mensen minder dan tien jaar daarvoor. Dat heeft te maken met de levenscyclus van de wijk: de afgelopen jaren hebben steeds meer kinderen die in de Stevenshof zijn opgegroeid het ouderlijk huis verlaten. Omdat er ook nu nog relatief veel thuiswonende oudere tieners zijn, is de verwachting dat de Stevenshof ook de komende jaren nog in bevolkingsomvang zal dalen.



De Stevenshof is de kinderrijkste wijk van Leiden: ruim drie van elke tien inwoners (30,1%) is op 1 januari 2005 jonger dan twintig, in heel Leiden is 21,5% onder de twintig. Het merendeel van de wijkbewoners woont in gezinsverband (69,2%). Niet zo verwonderlijk met zo'n groot aandeel jongeren: het hoogste percentage van alle Leidse wijken. Het gemiddelde voor heel Leiden hiervan is 43,9%.

De meeste tieners in de Stevenshof zijn ook opgegroeid in de wijk: 53,7% van hen woont vanaf of zelfs voor de tweede verjaardag op het huidige adres in de wijk. Dat is het hoogste percentage van alle wijken in Leiden; in heel Leiden geldt dit voor 34,7% van alle tieners.

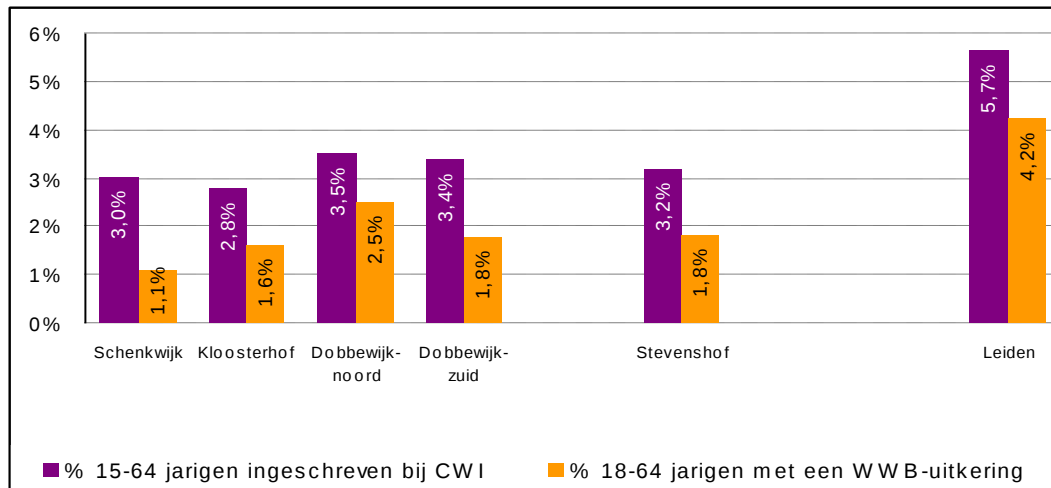
De Stevenshof is tenslotte niet alleen de wijk met relatief het grootste aandeel jongeren, het is ook de wijk met relatief het hoogste aandeel autochtonen: van ongeveer zes van elke zeven (86,3%) inwoners zijn beide ouders in Nederland geboren; in heel Leiden geldt dat voor ongeveer drie van elke vier inwoners (74,2%).

3.4 Inkomen

In 2002 was het gemiddeld besteedbare huishoudinkomen in de Stevenshof € 33.900; dat is hoger dan het gemiddelde voor heel Leiden: € 29.400. Met dit gemiddelde huishoudinkomen staat de Stevenshof op de derde plaats van de tien Leidse districten. Ook het aandeel van 5% huishoudens in de Stevenshof met een laag inkomen steekt gunstig af ten opzichte van het Leidse gemiddelde dat met 10% twee keer zo hoog is (*Bron: CBS, Regionaal Inkomens Onderzoek 2002*).

Tussen eind 2002 en eind 2004 steeg ook in Leiden en de Stevenshof de werkloosheid. Eind 2004 stond van de 15- tot en met 64-jarige inwoners van de Stevenshof 3,2% ingeschreven bij het CWI als niet werkende werkzoekenden; voor heel Leiden was dat percentage 5,7%.

Het percentage van de 18- tot en met 64-jarigen met een uitkering in het kader van de Wet Werk en Bijstand was in de Stevenshof 1,8% en in heel Leiden 4,2%.



Bronnen: Gemeente Leiden, Dienst Sociale Zaken, CWI en GBA, peildatum 31 december 2004

3.5. Leefbaarheid

Leefbaarheid en veiligheid (bron: leefbaarheidsmonitor 2007)

Het Stevenshofdistrict scoort op een aantal punten op het gebied van leefbaarheid en veiligheid slechter dan gemiddeld in Leiden.

Overlast van medebewoners en verloedering komt vaker voor. Bewoners noemen vaker problemen die moeten worden aangepakt en zijn zelf minder actief in de buurt. Bovendien zijn ze minder tevreden over een aantal voorzieningen. In vergelijking met 2004 zijn er weinig positieve ontwikkelingen. De parkeerproblemen zijn wat afgenomen, bewoners zijn ook iets meer tevreden over de parkeergelegenheid. De aanwezigheid van jongeren wordt in het Stevenshofdistrict echter steeds vaker als aan te pakken probleem genoemd.

Algemeen oordeel over de buurt

Het rapportcijfer voor de woonomgeving is in de afgelopen jaren niet veranderd, gemiddeld krijgt het district hiervoor een 7,2. Dat is iets lager dan Leiden gemiddeld (7,3). De bewoners van het Stevenshofdistrict zijn over het algemeen minder tevreden over de voorzieningen dan gemiddeld in Leiden. Bewoners zijn minder tevreden over de winkels voor dagelijkse boodschappen, het openbaar vervoer, de voorzieningen voor jongeren en de parkeergelegenheid. Over het basisonderwijs zijn juist meer bewoners tevreden. Ten opzichte van 2004 zijn er weinig veranderingen. Iets meer bewoners zijn tevreden over de parkeergelegenheid.

Leefbaarheid en veiligheid

Als gekeken wordt naar de indicatoren op het gebied van leefbaarheid, dan komen verloedering en overlast van medebewoners in het Stevenshofdistrict vaker voor dan gemiddeld in Leiden.

Verkeersoverlast en verloedering zijn de afgelopen jaren niet aantoonbaar toe- of afgenomen. Wel vinden bewoners dat in vergelijking met 2004 bekladding van muren en of gebouwen vaker voorkomt. De overlast van medebewoners is ten opzichte van 2004 niet veranderd. In vergelijking met 2000 is de overlast van medebewoners echter toegenomen. Wat betreft criminaliteit en veiligheid zijn de scores voor vermogensdelicten en bedreiging sinds 2000 onveranderd gebleven. In vergelijking met 2004 komt tasjesroof volgens bewoners minder voor. Het gevoel van onveiligheid is ook vergelijkbaar met voorgaande jaren: 16% voelt zich wel eens onveilig. Dit is hetzelfde niveau als Leiden gemiddeld. Op de vraag welke problemen in de buurt als

eerste aangepakt zouden moeten worden noemen in het Stevenshofdistrict verhoudingsgewijs veel mensen een probleem (87% tegenover 75% gemiddeld). Ook bij de metingen van 2004 en 2000 noemden al meer mensen problemen dan in de andere districten. Het grootste probleem in het Stevenshofdistrict zijn de parkeerproblemen. Dit springt er met 39% duidelijk uit. Dit percentage is wel lager dan in 2004. Ook de aanwezigheid van jongeren wordt door opvallend veel mensen genoemd. Dit probleem is in de loop van de jaren toegenomen.

Sociale samenhang

De sociale cohesie in het Stevenshofdistrict is vergelijkbaar met het gemiddelde in Leiden. Bewoners zijn wel minder actief dan de gemiddelde Leidenaar en vinden vaker dat de gemeente te weinig aandacht heeft voor problemen in de buurt. De sociale cohesie is in de loop der jaren gelijk gebleven. In vergelijking met 2004 zijn minder bewoners actief geweest maar vinden meer bewoners dat de gemeente voldoende aandacht heeft voor de problemen in de buurt.

4. Ruimtelijke karakteristiek en structuur

4.1 Ruimtelijke structuur

In deze paragraaf wordt de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven. Hierbij wordt eerst ingegaan op de wijk als geheel, waarbij apart aandacht wordt besteed aan de water- en groenstructuur. Vervolgens worden de specifieke kenmerken van de verschillende gebiedsdelen toegelicht.

De wijk

De globale ruimtelijke structuur van de wijk met de vele wendingen in wegen en buurten is duidelijk een product van z'n tijd: eind jaren '70, begin jaren '80. De architectuur van de bebouwing is ontwikkeld in de 80-er jaren en goed als zodanig herkenbaar en heeft in enkele delen van de Stevenshof tot grote kwaliteit geleid. Ten zuiden van de Stevenshofdreef heeft dat geresulteerd in een aaneenrijging van relatief zelfstandige buurten, van elkaar gescheiden door groene wiggen die te samen komen in het centrale park. Tussen de Stevenshofdreef en de Oude Rijn is meer sprake van een orthogonale rangschikking van buurten, gedefinieerd door de ligging tussen de Oude Rijn en de parallelle Stevenshofdreef. Het bedrijventerrein aan de Kenauweg is een locatie die gelegen is tussen het stelsel van buurten en de A44. Door de nadruk op de kwaliteit van de buurten als veelal losse elementen en doordat de oorspronkelijke bedachte ruimtelijke dragers van de wijk als geheel wel wat krachtiger hadden kunnen worden uitgewerkt, kan vastgesteld worden dat de samenhang tussen diverse onderdelen niet goed uit de verf komt.

Zo is de situering van het (winkel)centrum Stevensbloem tussen de Stevenshofdreef en het Stevenshofpark van grote structurerende betekenis voor de wijk. Nadelig is dat er van hier uit geen duidelijk dwarsverband is gelegd met de kant aan de Oude Rijn, hetgeen meer ruimtelijke interessante relaties had kunnen opleveren. Daardoor wordt mede de nogal geïsoleerde ligging van het Kloosterhof, de drie buurten die tussen de Stevenshofdreef en de Oude Rijn gelegen zijn, verklaard. In de loop van de jaren is afbreuk gedaan aan de kwaliteit van het winkelcentrum, in het bijzonder de relatie met het centrale park, onder meer doordat winkelingangen daar dichtgezet zijn en aan die kant geen oriëntatie meer is op het park. Het winkelcentrum komt zo steeds meer op zichzelf te staan.

Het basisidee was om niet de agrarische verkavelingen als uitgangspunt te nemen voor de structuur van de Stevenshof, maar meer de dynamiek van de geomorfologische processen die het landschap hebben gevormd voordat grootschalige ingrepen door de mens plaatsvonden. Alleen de hoofdvaarten, de Veenwatering en de Dobbewatering, en een gedeelte van een oude waterloop daartussen zijn overgebleven van de oorspronkelijke verkaveling. De Veenwatering is een zeer structurerend element voor de bebouwing die hierlangs ligt.

De Dobbewatering heeft dat door z'n vrijere beloop veel minder en bovendien is de herkenbaarheid veel minder omdat een omlegging heeft plaatsgevonden.

De dynamiek van de waterstromen in het stroomgebied van de Oude Rijn tussen de hogere en lage delen heeft de hoofdopzet van de Stevenshof voor een belangrijk deel aangegeven. Het centrale park is aangelegd waar door de lage ligging een slappe ondergrond was ontstaan. De Stevenshofdreef daarentegen is op de hogere oeverwallen geplaatst. Ten zuiden van het park zijn er weer hogere delen. Parallel aan de Oude Rijn liep tussen de hogere delen een kreek, waar voor de jaartelling boerderijen aan gelegen waren. Ten zuiden van het park, pal voor de drie appartementengebouwen, ligt hiervan nog het oorspronkelijke beloop.

Zo is dus de Stevenshofdreef de hogere uitvalsbasis voor de ontsluitingslus die de buurten om het lage groene hart aaneenrijgt. De Stevenshofdreef is heel herkenbaar neergezet en op een meer stedelijke wijze begrensd door appartementengebouwen in

vier en vijf lagen. De relaties dwars hierop zijn niet expliciet ruimtelijk vorm gegeven (onder meer bij het al eerder genoemd wijk en winkelcentrum “Stevensbloem”, waardoor de Stevenshofdreef een al te duidelijke scheiding is in de wijk. Op lokaal niveau is in enkele delen vooral op architectonisch gebied een hoge kwaliteit bereikt.

Te noemen valt hier het buurtensemble van hogere en lagere bebouwing tussen het station en de Stevenshofdreef met excellente hoekoplossingen.

Een kwaliteit die ook in het oog springt is aansluiting van de buurten op de groene dooraderingen door middel van hoekbebouwingen. Daardoor hebben de buurten een duidelijke markering ten opzichte van de vrije ruimte.

De zuidwestrand van de Stevenshof heeft een directe confrontatie met het polderlandschap en dat biedt voor de bebouwing daar grote kwaliteiten. De enige andere plek in Leiden waar die confrontatie ook plaatsvindt is bij de noord- en de oostkant van de Merenwijk.

Ook is hier recreatief medegebruik mogelijk door de aanwezigheid van een fietspad. De wens die al langer bestaat is de doortrekking van dit fietspad onder het spoor door naar Voorschoten en over de A44 richting Katwijk. Hiermee krijgt deze mooie rand meer regionale recreatieve betekenis.

De rand als geheel heeft niet echt een samenhang, de diverse buurten hebben alle een eigen confrontatie. De onzekerheid over de aanleg van de Rijnlandroute stimuleert niet om hier een grote inspanning te plegen voor verbeteringen.

De termijn waarvoor dit bestemmingsplan gemaakt wordt is 10 jaar. Binnen deze termijn is het niet voor de hand liggend om op de schaal van de wijk aan de minder sterke punten van de hoofdstructuur te sleutelen. De bebouwing is van recente datum en structuurverbetering door bijvoorbeeld sloop van bebouwing is niet realistisch. Op langere termijn kunnen wellicht wel structurele aanpassingen gedaan worden.

Binnen de horizon van dit bestemmingsplan kunnen wel onderdelen verbeterd worden. Als concreet voorbeeld wordt genoemd de voorgenomen renovatie van de Stevensbloem, waarbij de oriëntatie op het park weer hersteld moet worden. Op diverse andere plekken kunnen aanpassingen en/of functiewijzigingen een betere benutting van de mogelijkheden opleveren.

Samenvattend kan gesteld worden dat de woonkwaliteit in de Stevenshof en de inrichting van de diverse buurten behoorlijk hoog is. Echter, de wijkstructuur is, gegeven de landschappelijke ligging, niet optimaal.

De huidige bebouwing heeft dermate de huidige globale structuur vastgelegd dat alleen op langere termijn, buiten de periode waarvoor dit bestemmingsplan is ontwikkeld, substantiële wijzigingen aangebracht kunnen worden.

Binnen deze planperiode zijn op meer lokaal niveau mogelijkheden om de kwaliteit te verhogen.

Oriëntatie en aansluiting op de stad en omgeving

Op de schaal van de stad is er op wijkniveau (Morskwartier, Stevenshof, Zuid-West) een duidelijke ontsluitingsring: Haagse schouwweg, Stevenshofdreef en Haagweg aangesloten op stadsweg Doctor Lelylaan/Churchilllaan. Zodanig neergelegd ten opzichte van de Oude Rijn dat een ruimtelijk interessante verhouding hiermee mogelijk is. Voor een stad als Leiden die z'n karakter voor een belangrijk deel hieraan te danken heeft is het zaak ook in de nieuwere stadsdelen optimaal de Oude Rijn te laten doorklinken.

Op enkele locaties is dat te ervaren, zoals bij de brug bij Het Haagse Schouw die de rivier kruist en waar de Haagweg / Vinkweg langs de rivier loopt. De potentiële ruimtelijke ervaring als boulevard wordt op dit moment echter beperkt door de woonboten die hier langszij liggen.

De parallel aan de rivier liggende Stevenshofdreef heeft op dit moment nagenoeg geen profijt van deze nabije ligging, zoals in de inleiding al is vastgesteld. Binnen de

bestemmingsplanperiode kunnen hier en daar op detailniveau verbeteringen worden aangebracht. Het gaat daarbij om meer gebruik maken van de Rijnsoever voor openbare functies en duidelijkere dwarsverbanden tussen oever en Stevenshofdreef. Voor een optimale benutting van het rivierkarakter kunnen binnen deze periode geen echte structurele ingrepen gedaan worden. De volgende locaties kunnen, als belangrijk onderdeel van deze verkeer- en rivierring, in de komende planperiode aangepakt worden:

Rijnsoever

Tussen de A44 en De Groote Vink zijn deels bedrijven gevestigd en voor het grootste deel particuliere woningen. In het structuurplan "Boomgaard van kennis" staat deze zone aangegeven als een waterontwikkelingszone. Het streven dient er in deze zones zoveel mogelijk op gericht te zijn om structurerende waterlopen vanaf de openbare ruimte zichtbaar en bruikbaar te maken en in samenhang met de gewenste wandel- en groenstructuur en de fietswegenhoofdstructuur vooral de woonfunctie langs deze zones te versterken. Andersom is het voor het gezicht vanaf het water gewenst dat het stadsbeeld aantrekkelijk oogt.

De grotere openbaarstelling van de oever is op enkele incidentele locaties binnen deze planperiode mogelijk, met name bij herstructurering van bedrijvenlocaties. Doordat het overgrote deel in handen is van particuliere woningbezitters zal het lastig zijn om hier mogelijkheden te creëren voor openbaarstelling van de oever. Er moet naar gestreefd worden om op strategische plekken een publieke relatie te leggen met de Rijn.

Een van de plekken die de komende planperiode aan bod komt, ligt tegenover Het Haagse Schouw en is bekend onder de naam Montfoortpark 2. Om een en ander goed te kunnen inschatten, moet er op structuurniveau een duidelijke gewenste karakteristiek vastgelegd worden.

Vanuit de stad, waar de rivieroever op uiterst stedelijke wijze vormgegeven zijn, is een zone tot aan de Stevenshof die ook nog behoorlijk verstedelijkt kan worden. Het gedeelte van De Groote Vink tot aan Het Haagse Schouwbrug is vervolgens, vooral aan Stevenshofkant, een aaneenrijging van woningen met daar tussen enkele bedrijfsvestigingen op een kleinschaliger niveau.

Het gedeelte tussen de brug en de A44 is te beschouwen als een gedeelte met na te streven parkachtige kwaliteiten met extensieve robuuste (landgoedachtige) bebouwingen: Rhijnhof, nieuwe restaurantgedeelte Haagse Schouw, e.a. Dit deel van de wijk functioneert als een adempauze in de verstedelijking. Voorbij de A44 zal bij de ontwikkeling van een knooppunt west de verstedelijkingsdruk groot zijn.

Aan de Morskwartierzijde van de Rijn is een ontwikkeling in gang gezet dat bij het vrijkomen van bedrijventerreinen deze aangewend worden voor het ontwikkelen van appartementsgebouwen in een groene oeverzone met een openbaar karakter. Ook aan De Haagse Schouwweg wordt ontwikkeling in de richting van appartementen voorzien.

Hier wordt uiteraard aan gespiegeld, zij het dat aan de Stevenshofkant de mogelijkheden hiertoe wat minder zijn. Ook wat betreft de hoogtes van nieuwe bebouwingen kan gekeken worden naar de overkant. Dit betekent dat op belangrijke snijpunten de bebouwing meer manifest is dan in minder confronterende situaties. De hoogte van de woontoren aan de overkant bij de Agaatlaan is 12 lagen. De hoogte van de bebouwing van Montfoortpark 2^e fase kan daarmee (deels) in evenwicht gebracht worden om de gelijkwaardigheid van de beide wijken tot uitdrukking te laten komen. Hier bij de Oude Rijn confronteren zich visueel de beide wijken.

Op minder strategische punten kan gespiegeld worden aan de drie appartementsgebouwen van zes lagen hoog.

De westentree van de Stevenshof kan met de inrichting van de gronden direct grenzend aan Het Haagse Schouw brug aan allure en herkenbaarheid veel winnen in samenhang met het motel, de aansluiting aan de A44 en het groengebied.

Aansluiting en oriëntatie lokaal

Grenzend aan Voorschoten

De spoorlijn vormt hier een duidelijke scheiding, nog eens versterkt door de bundeling met de hoogspanningskabels. Daarom moeten de onderdoorgangen sterk vormgegeven worden.

Op dit moment is er alleen bij de Vink een verbinding. Deze kan door een kwaliteitsverbetering van het direct aangrenzende gebied aantrekkelijker en sociaal veiliger gemaakt worden. Met name de pleinruimte bij de winkels en de horeca ligt er nu afzijdig bij. Bij een kwaliteitsslag zal er een grotere samenhang moeten komen met de onderdoorgang. Het oude NS ticketgebouw zal geen stand kunnen houden. En een betere benutting van de open ruimte bij de parkeerplaats is aan de orde.

Daar waar geen verbindingen zijn, parallel aan de spoorlijn, moet de ruimte tussen het spoor en de bebouwing een autonome ruimtelijke kwaliteit hebben, waar het aangenaam toeven is.

Ten zuiden van de Vink met een waterpartij van formaat tussen bebouwing en spoor is sprake van een goed gedefinieerde ruimte, zowel ter plekke als beleving vanuit de trein.

Ten noorden van de Kleine Vink ligt het buurtje langs de omgelegde Dobbewatering er duidelijk herkenbaar bij. Maar de Dobbedreef in samenhang met het spoortalud en de al eerder genoemde open ruimte bij de parkeerplaats vormen geen duidelijke en aantrekkelijke ruimte. Hier kunnen inrichtingsverbeteringen, bijvoorbeeld grote opgaande bomenrijen en bebouwing op de open ruimte bij de Vink en bij de Stevenshofdreef, een kwaliteitsverhoging bewerkstelligen.

Op langere termijn is een langzaam verkeer verbinding hier aan te bevelen ter hoogte van de polder.

Grenzend aan de A44

Omdat hier in de huidige situatie geen verbindingen zijn met de kant van Valkenburgse meer geeft de belijning van de Hadewijchlaan ten opzichte van de A44 een zelfstandig, niet beknelde

karakter aan de woonbuurten. Op langere termijn is een

(langzaamverkeer)doorverbinding met de recreatieve functies van het

Valkenburgsemeer en omgeving en verderop met de duinen een logische optie.

Het bedrijventerrein ligt als een op zichzelf staande locatie tussen de Hadewijchlaan en het groengebied. Groene aanplant vormt op dit moment een scherm tussen het bedrijventerrein en de Hadewijchlaan om een zo aangenaam mogelijk zicht van de woningen richting het bedrijventerrein mogelijk te maken. Voor dit terrein zijn binnen deze planperiode geen grote structurele wijzigingen te verwachten. Wel zal de verwerving van het Rijkswaterstaatterrein leiden tot een verdere intensivering van de opslag –en overslagfuncties van Wijkbeheer, de uitbreiding van het regionaal dierenasiel en de ontwikkeling van het terrein Haagsche Schouwweg 16

Grenzend aan de polder

De vier woonbuurten aan deze kant tonen elk hun eigen gezicht naar de polder. Van een samenhangende rand is geen sprake en dat is ook niet zo noodzakelijk zolang de rand geen bovenlokale betekenis heeft. Dat zal wel het geval zijn als hier een regionale langzaam verkeer verbinding aangelegd zal worden, van Voorschoten tot aan de duinen. Het zal een verrijking betekenen voor de recreatiemogelijkheden vlakbij huis. Op de achtergrond speelt mee of de Rijnlandroute hier aangelegd zal worden. Een langzaam verkeer verbinding zal dan een heel ander beloop krijgen als de Rijnlandroute niet (geheel) ondergronds aangelegd zal worden. Dan zal een zone ten zuiden van deze weg een rol spelen in de recreatieve ontsluiting. Eerst moet er dus

duidelijkheid bestaan over de aanleg van deze weg voordat forse investeringen hier gedaan zullen worden.

De sterkste verbinding met de polder vormt de oorspronkelijke Veenwatering met als extra de gehandhaafde molen. Hier is sprake van een prachtige introductie naar de polder. Vanaf de molen is hier een diagonale kortsluiting gemaakt met het centrale groene park, zodat optimaal gebruik is gemaakt van deze betekenisvolle plek. Verder monden tussen de woonbuurten de groene buffers uit in de polder, als uitlopers van het centrale park. Deze zijn van minder aansprekende kwaliteit.

Kwaliteit van de woonbuurten en de openbare ruimte

Zoals eerder al diverse malen genoemd zijn de woonbuurten als min of meer losse elementen opgevat. De positie van de buurten ten zuiden van de Stevenshofdreef, aaneengeregend door de kronkelende ontsluitingweg en gedrapeerd rondom het centrale park, is onafhankelijker dan die van de drie buurten tussen de Stevenshofdreef en de Oude Rijn. Dat is logisch, want deze buurten werden tussen de parallelle lijnen van weg en rivier gerangschikt, daar ging een sterk structurerende werking vanuit. De buurten ten zuiden grenzend aan de Stevenshofdreef zijn nog gelieerd aan deze weg, maar verder richting polder is er sprake van een echt vrije positie. Zelfs de ontsluitingsweg volgt de grillen van de diverse buurten en heeft aldus een lage autonome waarde, zonder veel structurerende betekenis.

De buurt die het laatst is verwezenlijkt, tussen het zuidelijk gedeelte van de Dobbewatering en het spoor, heeft meer dan de andere buurten een sterkere uitdrukking naar buiten toe, door de duidelijke relatie met de Dobbewatering en het spoor. Aan de polderkant is door de uitwaaiende vorm en de gekromde eindbebouwing gereageerd op de open ruimte, daarbij is de buurt intern ook strakker gedefinieerd ten opzichte van de ontsluitingsweg. Deze heeft een kop, het winkelcentrumpje de Vink, en een staart, de uitwaaiing naar de polder. De groep geschakelde villa's liggen daardoor als het ware buiten de Stevenshof. Hetgeen de buurten structureert is het centrale park met groene uitlopers tussen de buurten.

Het centrale deel van dit park wordt ondersteund door de drie woontorens aan de zuidzijde en het wijk- en winkelcentrum de Stevensbloem aan de noordzijde. De oorspronkelijk bedoelde uitstraling richting park is, zoals eerder beschreven, nu vrijwel nihil, en dient bij de komende renovatieplannen weer in volle glorie terug te keren. Het karakter van het park is net zoals de buurten nogal op zichzelf staand. Een duidelijke entree, of koppeling, vanuit de omgeving is gewenst. Om te beginnen de kans die zich voordoet bij de Stevensbloem in combinatie met het naastliggende wijkcentrum. Hiermee kan meer uitdrukking worden gegeven aan het collectieve.

Conclusie

- Het ligt gezien de leeftijd van de bebouwing in de wijk en de planperiode van dit bestemmingsplan (10 jaar) niet voor de hand dat de minder sterke delen van de hoofdstructuur van de Stevenshof ingrijpend kunnen worden gewijzigd.

Uitgangspunten

Op onderdelen aanbrengen van verbeteringen in de wijk waarbij met name gestreefd wordt naar:

- Bij renovatie/uitbreiding herstellen van de oriëntatie van het winkelcentrum Stevensbloem op het park
- Intensivering van de woonbebouwing langs de Rijnsoever op beschikbaar komende locaties in samenhang met aantrekkelijker maken van de Rijnsoever en vergroten van de openbaarheid.
- Bebouwing van een locatie bij station de Vink om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en in samenhang daarmee met een variëteit aan functies

(kantoren, maatschappelijke doeleinden, horeca en sport en recreatie) het gebied aantrekkelijker en veiliger maken.

- Handhaving landschappelijke, onderscheidende kwaliteit van de bufferzones tussen de buurten.

Groen- en waterstructuur

Groen

De wijk Stevenshof is gebouwd op het klei- en veenweidegebied van de Stevenshofjespolder, de Papenwegse polder en de Noordhoflandsepolder. De oude landschapsstructuur is deels nog terug te vinden langs de Dobbewatering en de Veenwatering, die dwars door de wijk heen lopen. Ook in het Stevenspark is nog iets terug te zien van het oude verkavelingspatroon van het vroegere weiland.

Het ontwerp voor het Stevenspark heeft een tweeledig karakter. Enerzijds is bij de aanleg aandacht uitgegaan naar sportvoorzieningen, zoals een voetbalveld, een tennismuur en later een skateboardbaan. Anderzijds is het Stevenspark gebaseerd op ecologische principes. Een windwatermolen, zo nodig bijgestaan door een elektromotor, regelt de waterhuishouding. Het park is waterrijk en bestaat uit meerdere eilanden die door bruggen met elkaar verbonden zijn. Tussen de inheemse beplanting liggen een dierenwei en schooltuinen terwijl langs de Dobbewatering later een grote waterspeelplaats is gemaakt. Na de opening van het Stevenspark volgde het buurtpark Rijndijk aan de rand van de Stevenshof. Het plantsoen is vooral bedoeld voor kinderen en staat daarom vol met speeltoestellen. Essen, zomereiken, treurwilgen en Japanse sierkers maken naast een ruig terrein deel uit van de beplanting. Iets verderop, aan de overkant van de Rijn, is jaren eerder een vergelijkbaar plantsoen naast de Hoge Morsweg aangelegd.

De noordrand van de Stevenshof grenst aan de Oude Rijn, die op lang niet alle plaatsen zichtbaar meer is. Dat is jammer, want een openbare en door bewoners beleefbare rijnoever had de wijk meer ruimtelijke kwaliteit en allure gebracht.

De zuidrand van de Stevenshof grenst aan een veenweidegebied met belangrijke natuur- en cultuurhistorische waarden, een vroegere 'rijksbufferzone'. Het betreft een zogenaamde strandvlakte tussen twee strandwallen in (die van Wassenaar en Voorschoten), waar in de loop van lange tijd veen overheen is gegroeid.

Belangrijke groengebieden in de Stevenshof zijn behalve het al genoemde Stevenspark ook de beboste strook langs de A44 en het parkje aan de Oude Rijn. De typische stadsnatuur kent een hoge mate van versterking, afgewisseld met grasperken, bomen en het privégroen van tuinen.

De natuurlijke verbindingen tussen deze gebieden en met het buitengebied worden gevormd door diverse bomenlanen, plantsoenen, wilde bermen en de watergangen en oevers van de Dobbe- en Veenwatering.

Diverse natuurlijke lijnen die bovenstaande elementen doorsnijden of met elkaar verbinden, zoals de bomenrijen in de straten, de grasbermen, de plantsoentjes en de oevers verdienen bescherming.

Belangrijke voedingsaders voor natuur in de stad zijn de Dobbewatering en de Veenwatering, die het buitengebied verbinden met het Stevenspark. Deze verbindingen zijn wat betreft inrichting niet optimaal en ook de natuurlijke verbinding tussen het park en de Oude Rijn kan aanmerkelijk beter dan hij nu is.

Relevant voor het bestemmingsplan Stevenshof is dat het groenbeleid onder andere heeft geresulteerd in de Bomenverordening, waarin het beschermen van houtopstanden en bomen is geregeld. Plannen en projecten die binnen het kader van het bestemmingsplan Stevenshof gaan plaatsvinden, zullen de vereisten en de randvoorwaarden meenemen die volgen uit de Bomenverordening.

Water

De aanwezigheid van open water in stedelijk gebied wordt veelal door bewoners gewaardeerd. Water draagt bij aan de kwaliteit van de ruimtelijke structuur. De kwaliteit van de huidige waterstructuur moet in ieder geval gehandhaafd blijven. Ingrepen die hieraan afbreuk doen dienen te worden voorkomen. Water speelt in de structuur van de Stevenshof een belangrijke rol. De groen/blauwe dooradering van de wijk vormt een aaneengesloten systeem en is een van de belangrijkste structuurdragers. Grote of kleinere watergangen omgeven door groen vormen veelal de begrenzing van de verschillende buurten. Binnen de buurten vormt het water een belangrijk oriëntatiepunt.

Conclusie

- De groennorm wordt in de Stevenshof niet gehaald, de wijk is behoorlijk “kaal”
- De waterstructuur dient gehandhaafd en waar mogelijk geaccentueerd te worden

Uitgangspunten

- Waar mogelijk zullen de natuurlijke structuur van de Stevenshof en de groene verbindingen met het buitengebied worden versterkt.
- Projecten in de Stevenshof die passen binnen het nieuwe bestemmingsplan zullen de groennorm hanteren en voldoen aan de Leidse bomenverordening.
- De relatie tussen winkelcentrum Stevensbloem en het Stevenspark wordt versterkt.
- Watersystemen worden zo min mogelijk versnipperd.

4.2 Cultuurhistorie

Monumenten en beeldbepalende panden

Monumenten

Langs de Rijn stonden bedrijven en boerderijen. In de loop der eeuwen is het langs de Rijn steeds voller geworden, maar ook vandaag de dag bevinden zich nog bedrijven langs de rivier. In de bocht bij Ter Wadding bevonden zich in de tweede helft van de 16e eeuw reeds steen – en kalkovens. Overigens zijn hier nu geen resten meer van terug te vinden.

Monumenten verwacht men eigenlijk niet aan te treffen in een recent gebouwde wijk als de Stevenshof. Toch heeft een inventarisatie een in aantal bescheiden maar wel waardevolle monumenten opgeleverd. Reden te meer om er zuinig op te zijn.

Koetshuis Ter Wadding

Het uit circa 1910 daterende koetshuis is een provinciaal monument en ligt aan de noordgrens van het rijksmonument landgoed Ter Wadding, een landschapspark met een landhuis uit 1770. Het Koetshuis wordt omgeven door oude bomen zoals beuken, kastanjes en eiken. Het landgoed Ter Wadding ligt op het grondgebied van de gemeente Voorschoten. Het bij het landhuis horende koetshuis ligt op het grondgebied van de gemeente Leiden. Het koetshuis heeft gefungeerd als koetshuis annex koetsierswoning.

Stevenshofjesmolen

In het gebied bevindt zich een molen, de Stevenshofjesmolen (Henrie Bosmanpad). Deze molen, een rijksmonument, heeft tot 1985 de Stevenshof bemalen. Vanaf 1985 gebeurt dit door middel van een elektrisch gemaal, hoewel de molen nog steeds voor bemaling ingezet kan worden.

De Stevenshofjesmolen aan de Veenwatering stond oorspronkelijk vrij in de polder. Door de bouw van woningen in de polder staat deze nu aan de rand van de Stevenshof. In overeenstemming met het eeuwenoude windrecht is de bebouwing in de omgeving laag gehouden. De ronde stenen schepradmolen met rieten kap werd in 1797 gebouwd. De molen is nu eigendom van de Rijnlandse Molenstichting.

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de molenbiotoop. De provincie Zuid- Holland heeft in 1998 speciale goedkeuringscriteria opgesteld voor het toetsen van gemeentelijke bestemmings-, stadsvernieuwings- en structuurplannen. Deze Provinciale “Richtlijn Traditionele Windmolens” is in 2002 verduidelijkt en wordt nu aangeduid als Goedkeuringscriteria Molenbiotoop.

Het Haagsche Schouw

Langs de Oude Rijn ligt aan De Haagse Schouwweg 14 het Van der Valk hotel-restaurant “Het Haagsche Schouw”. Het restaurant is gevestigd in een rijksmonument. De gepleisterde boerderij van het landhuistype met dwars op het woonhuis een uitgebouwde zomerkamer dateert uit de 17^e/18^e eeuw. Het is voorzien van een modern pannendak. De (niet-monumentale) naastgelegen hotelaccommodatie dateert uit 1987/88 en de verbindingsgang tussen hotel en restaurant uit 1989.

Boerderij Valkenburgseweg 10

De boerderij is een rijksmonument van het langhuistype, gepleisterd met topgevel en terzijde vleugels eveneens in topgevel met lage schoorsteen, eindgevel en opkamer. De boerderij dateert uit de 17^e of 18^e eeuw.

Kerk en Klooster

Aan de Rijndijk 281 bevindt zich een kerk met klooster. Beide gebouwen zijn het beschermen waard. Kerk, klooster, garage en kloostertuin staan inmiddels als ensemble op de gemeentelijke monumentenlijst. Kerk en klooster zijn gebouwd in de dertiger jaren van de vorige eeuw.

Beeldbepalende panden

De beeldbepalende panden bevinden zich allemaal langs de Rijndijk. Het gaat daarbij om de volgende panden:

- Rijndijk 128
- Rijndijk 154
- Rijndijk 228
- Rijndijk 230

Conclusie

- In het plangebied Stevenshof bevindt zich een aantal waardevolle rijks –, provinciale en gemeentelijke monumenten.

Uitgangspunt

- Handhaven van bestaande monumenten.

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.¹ 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 Stevenshof een groot aantal vondstmeldingen bekend is, daterend uit de ijzertijd en de Romeinse tijd. Het archeologisch onderzoek in de Stevenshofjespolder kent een lange geschiedenis. Al in 1982 werd tijdens bouwwerkzaamheden archeologisch materiaal verzameld. Het jaar daarop was de gelegenheid tot het uitvoeren van een archeologische verkenning en een geologisch onderzoek. Archeologisch vervolgonderzoek in 1984-1986 leverde sporen van bewoning en bebouwing op uit de ijzertijd en Romeinse tijd. Het onderzoek werd voortgezet in 1995-1998 waarbij wederom bewoningssporen werden aangetroffen uit beide perioden alsmede een veenweg uit de ijzertijd. In het deel van het plangebied dat ten noorden van de Rijn is gelegen, zijn geen vondstmeldingen bekend. In de directe omgeving zijn in vergelijkbare geologische en geomorfologische eenheden wel bewoningssporen aangetroffen daterend uit de Romeinse Tijd en de vroege middeleeuwen.

Uit historische bronnen zijn enkele cultuurhistorische elementen bekend waarvan nog resten in de bodem aanwezig kunnen zijn. Het betreft enkele industriële complexen die langs de oever van de Rijn gevestigd zijn geweest.

Alhoewel de RGD tot heden geen officiële geologische kaart heeft geproduceerd voor het Leidse grondgebied zijn er wel drie conceptkaarten voorhanden.

Geologisch gezien komen in het plangebied 4 verschillende eenheden voor:

- Duinkerke 0 afzettingen (1500 – 1000 v.Chr.): in vrijwel het gehele gebied werd een flink kleipakket afgezet. Tevens ontstonden in deze periode geul- en kreekafzettingen waarop in de ijzertijd bewoning kon ontstaan.
- Duinkerke I afzettingen (500-200 v.Chr.); ook in deze periode werd klei afgezet, boven op de Duinkerke 0-afzettingen. Aan de westzijde en noordzijde van het plangebied zijn geulafzettingen aanwezig waarop in de Romeinse tijd bewoning tot ontwikkeling kon komen.
- Duinkerke III afzettingen (800 – 1200 n.Chr.) bedekken in het gehele plangebied de voorgaande Duinkerke-afzettingen. Tijdens deze transgressiefase kunnen de onderliggende sedimenten geërodeerd zijn.
- Hollandveen: deze delen zijn in het verleden in veel mindere mate geschikt geweest voor bewoning.

In het plangebied zijn meerdere kreek- en geulstelsels aanwezig waarop in het verleden bewoning kon ontstaan. Ook in de stroomgordel van de Rijn waren de omstandigheden voor bewoning gunstig zoals blijkt uit de vele vindplaatsen die in de

¹ Hessing, W.A.M., C. Sueur, 2004: *Archeologische waarden en verwachtingen op het grondgebied van Leiden, inventarisatie, kaarten en vertaling naar het ruimtelijk beleid*, Amersfoort (Vestigia-rapport V120).

omgeving zijn aangetroffen. De lager gelegen gebieden waren veel minder geschikt voor bewoning.

Tot slot is duidelijk dat delen van het plangebied in ernstige mate verstoord zijn. Ten behoeve van de aanleg van de Stevenshofwijk zijn de meeste gebouwen onderheid en in meerdere gevallen onderkelderd. Door deze ingrepen is de bodem in deze delen van het plangebied zeer diep geroerd is. Hierdoor zijn eventueel in de bodem aanwezige archeologische resten voorgoed verloren gegaan. Het nog onbebouwde deel van het plangebied is in het verleden niet verstoord. 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 delen van het plangebied een hoge archeologische verwachting. Enkele andere delen van het gebied zijn aangewezen als gebieden waarvoor een middelhoge archeologische en lage verwachting geldt. In de reeds verstoorde delen van het plangebied zijn geen archeologische waarden meer aanwezig.

Archeologische verwachtingskaart

Het archeologisch erfgoed in de Leidse bodem is omvangrijk en divers. Het onderzoek dat ter voorbereiding van de archeologische verwachtingskaart is uitgevoerd was erop gericht een zo compleet mogelijk beeld te verkrijgen van het Leidse bodemarchief. Met name is aandacht geschonken aan de toekomst van het archeologisch onderzoek in Leiden. Centraal stond daarbij de vraag: kunnen we op basis van de resultaten in de afgelopen jaren aangeven welke delen van het grondgebied in de komende tijd speciale aandacht dienen te krijgen? In de verwachtingskaart is weergegeven waar de kans op informatieve overblijfselen uit het verleden het grootst is. Via het planologisch instrumentarium wordt het mogelijk gemaakt om de waardevolle delen van het bodemarchief te behouden, bij voorkeur in de bodem zelf en als dit niet mogelijk is door archeologisch onderzoek uit te voeren. In de plankaart is weergegeven voor welke delen van het plangebied deze beschermende maatregelen gelden.

Bij de aanwijzing van waardevolle gebieden en de invulling van het bijbehorende instrumentarium in het bestemmingsplan is getracht een verantwoorde balans te vinden tussen enerzijds de wetenschappelijke en cultuurhistorische belangen en anderzijds de maatschappelijke en organisatorische uitvoerbaarheid. Ondanks de toegenomen inspanningen is het een illusie elk overblijfsel uit het verleden te onderzoeken of te beschermen. Duidelijk mag blijken dat niet elke vierkante meter van de Leidse bodem kan worden ontzien, ook niet als daar mogelijk sporen uit het verleden in aanwezig zijn. Anderzijds is gekozen voor een verscherpte aandacht voor, en het stellen van duidelijke voorwaarden aan, ingrepen in de bodem van de archeologisch meest waardevolle delen van het Leidse grondgebied. De voorschriften zijn daarbij zoveel mogelijk proportioneel afgestemd op de omvang van de eventuele ingreep, in combinatie met de kans dat daarbij belangwekkende en informatieve overblijfselen zullen worden aangetroffen. Concreet betekent dit voor het onderhavige plangebied dat een oppervlaktecriterium is gehanteerd. De kans op het aantreffen van archeologische resten wordt als middelmatig ingeschat in de gebieden van het plangebied waarvoor een middelhoge verwachting geldt: slechts op eventueel aanwezige fossiele kreekruigen worden belangwekkende bewoningssporen uit het verleden verwacht. De kans dat deze kreekruigen worden aangetroffen bij kleine ingrepen is zeer klein. Pas wanneer een grootschalige ontwikkeling plaatsvindt, is er een reële kans op het aantreffen van deze fenomenen middels een inventariserend archeologisch veldonderzoek. Om deze reden is ervoor gekozen in deze gebieden alleen bij grote ingrepen archeologisch onderzoek uit te laten voeren. De gebieden waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt zijn gebonden aan nauwere voorwaarden. In deze gebieden is de kans op het aantreffen van archeologische resten

veel groter, hier zal dan ook bij kleinere bodemingrepen een archeologisch onderzoek vereist worden.

In de gebieden waar archeologisch onderzoek wordt voorgeschreven zal, in lijn met de aanstaande Wet op de Archeologische Monumentenzorg, van toekomstige initiatiefnemers een (financiële) inspanning gevraagd worden om resten uit het verleden veilig te stellen. Daar staat tegenover dat de gemeente Leiden via haar eigen archeologische afdeling bij deze en andere, waaronder de meeste kleinere ingrepen, faciliterend zal kunnen optreden.

Toelichting op de categorieën

In de voorschriften van het bestemmingsplan zal een beschermende regeling voor de archeologische waarden worden opgenomen. Op basis van de hierboven genoemde inventarisatie van de gemeente en de vertaling naar de archeologische verwachtingenkaart, wordt binnen de gemeente Leiden een aantal voorschriftcategorieën onderscheiden.

1. ***Beschermd archeologisch monument.*** Archeologische resten die vanuit nationaal oogpunt behouden dienen te blijven. De wettelijke bescherming verbiedt hier de meeste bodemversturende activiteiten.
2. ***Gebied of terrein van archeologische waarde.*** In eerdere onderzoeken is reeds aangetoond dat in deze zones hoge concentraties archeologische resten voorkomen.
3. ***Gebied met een hoge archeologische verwachting.*** In deze gebieden geldt op basis van geologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relictten een hoge archeologische verwachting.
4. ***Gebied met een middelhoge archeologische verwachting.*** In deze gebieden geldt op basis van geologische en bodemkundige opbouw, en aangetroffen archeologische vondsten en relictten een middelhoge archeologische verwachting.
5. ***Gebied met een lage archeologische verwachting.*** In deze gebieden geldt op basis van geologische en bodemkundige opbouw en het ontbreken van archeologische vondsten een lage archeologische verwachting.
6. ***Gebied of terrein waar geen bodemarchief meer aanwezig is.*** Het gaat hierbij om gebieden waar het bodemprofiel als gevolg van saneringen, ontgrondingen, onderkelderingen en zware funderingen zodanig verstoord is, dat eventuele archeologische resten als verloren beschouwd mogen worden, of in ieder geval zodanig zijn aangetast dat zij niet meer voor onderzoek of bescherming in aanmerking komen.

In het plangebied Stevenshof zijn de categorieën 2, 3, 4, 5 en 6 aanwezig.

Voor de categorieën 2, 3 en 4 is een beschermende regeling in het plan opgenomen.

5. Functionele karakteristiek en structuur

5.1 Wonen

Binnen de Stevenshof is een duidelijke functiescheiding aangebracht. De functies storen elkaar, op een enkele uitzondering na, niet.

In woonstraten heeft men nauwelijks verkeersoverlast. Verkeersoverlast heeft waar aanwezig vooral het karakter van parkeerverlast. De scheiding tussen wonen enerzijds en commerciële en maatschappelijke voorzieningen anderzijds concentreert de levendigheid van de dagelijkse boodschappen en het bezoek aan voorzieningen op locaties buiten de directe woonzone. Dit leidt ertoe dat het in de woongedeeltes van de wijk relatief rustig is. De scheiding tussen bedrijvengebied en woongebied heeft een zelfde effect. De vruchtbare interacties en contacten zijn geconcentreerd op een aantal duidelijk herkenbare plekken bij scholen, winkel – en voorzieningencentrum Stevensbloem en het winkelcentrum/eindhalte bus/station De Vink.

De scheiding van functies en de enigszins geïsoleerde ligging als stedelijke uitloper resulteren in een stadsdeel dat als suburbaan kan worden gekenmerkt. De bewoners vertonen een duidelijk stedelijk leef- en gedragspatroon. De leefomgeving wordt echter gekenmerkt door een haast landelijk aandoende rust die contrasteert met de stedelijkheid van de meer centraal gelegen delen van Leiden.

Woningbezetting

De Stevenshof telt op 1 januari 2002 4.693 woningen en 12.901 inwoners. Dat geeft een gemiddelde woningbezetting van 2,7. Dit is een relatief hoge woningbezettingsgraad, want het Leids gemiddelde ligt op 2,4 inwoners per woning. Deze hoge woningbezetting valt te verklaren door het relatief grote aantal eengezinswoningen.

Woningen naar type en eigendomsverhouding

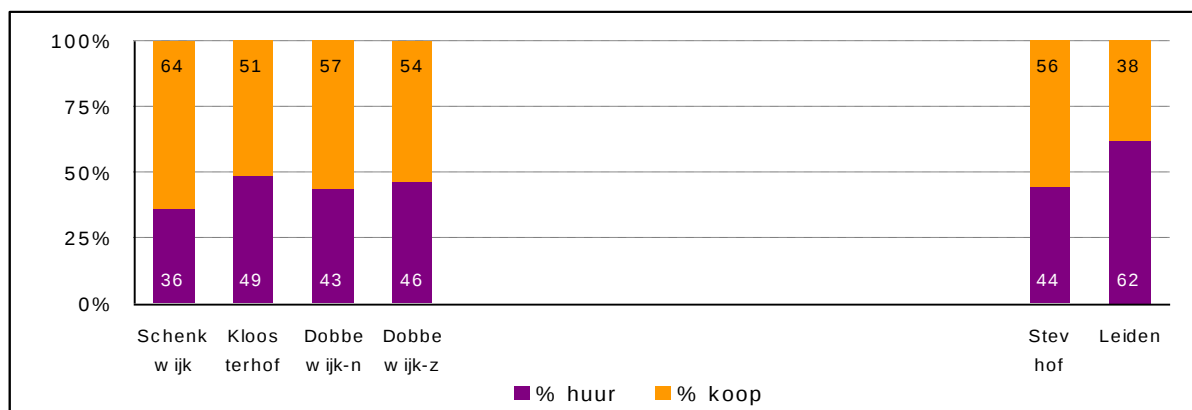
Het Stevenshofdistrict bestaat uit ongeveer 55% koopwoningen, ongeveer 10% particuliere huurwoningen en 35% sociale woningbouw. Praktisch alle woningen zijn gebouwd na 1980.

De Stevenshof is vrij 'plat'. Eengezinswoningen maken ongeveer 75% van de woningvoorraad uit. Het totale Leidse woningbestand bestaat voor 43% uit eengezinswoningen. Daarmee vergeleken zijn er in de Stevenshof veel meer eengezinswoningen. De gestapelde bouw is overwegend hoogbouw, met lift, goed toegankelijk voor senioren en ouderen. Slechts een enkel woongebouw met 4 of meer woonlagen heeft geen lift. De hoogbouw staat op strategische plekken in de wijk voornamelijk bij het park en de spoorlijn.

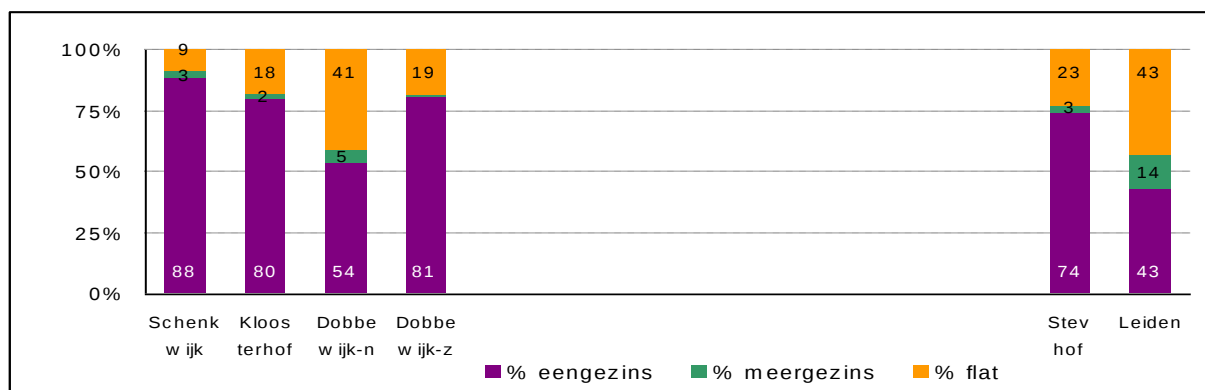
De mogelijkheid voor bewoners om door te stromen binnen hun wijk is relatief beperkt. Om meer mogelijkheden te scheppen om bewoners binnen de Stevenshof vervolgstappen te kunnen laten zetten in hun wooncarrière zijn maatregelen nodig. Zo moeten nieuwbouwprojecten hierop worden afgestemd. Er bestaat behoefte aan grotere woningen in de koopsector. Deze dienen levensloopbestendig te worden ontworpen.

In de Stevenshof zal de vergrijzingsgolf harder toeslaan dan in veel andere delen van Leiden, omdat het nu een relatief jonge wijk is. Veel seniorenwoningen zijn er echter niet. Wel is uit onderzoek (Compaen 2000) gebleken dat een groot aantal woningen aanpasbaar is voor een lichte functie-uitval.

Bij de beperkte nieuwbouwmogelijkheden in de Stevenshof is hiervoor aandacht nodig. Daarnaast dient gekeken te worden naar de combinatie van wonen en zorg voor ouderen.



Woningvoorraad, naar eigendomsvorm, Leiden en wijken van de Stevenshof, in procenten Bron: Onroerens Goed Karthotheek



Voorraad woningen naar woningtype, Leiden en wijken van de Stevenshof, in procenten

WOZ-waarde

De Wet Onroerende Zaakbelasting (WOZ)-waarde ligt relatief hoog (22% boven het Leids gemiddelde). Er zijn geen grote verschillen waar te nemen, met uitzondering van het Centrumgebied, Dobbewijk-noord, waar het gemiddelde rond het Leids gemiddelde ligt. De inkomens per persoon blijven licht achter bij het regionaal gemiddelde, ondanks een laag aandeel 65+’ers en een gemiddeld aandeel jongeren. Slechts op een beperkt aantal plekken vinden we duurdere woningen.

Conclusie

- Het Stevenshofdistrict kent relatief veel eengezinswoningen
- Koopwoningen in de duurdere segmenten zijn slechts beperkt aanwezig
- De gemiddelde WOZ-waarde ligt boven het Leids gemiddelde
- Op sociaal minder veilige plekken kunnen woningen en andere functies die ook in de avond in gebruik zijn bijdragen aan meer veiligheid

Uitgangspunten

- Binnen de wijk moeten mogelijkheden worden gecreëerd voor de bewoners om een vervolgstap te kunnen zetten in hun wooncarrière. Daar waar mogelijkheden zijn voor woningbouw wordt daarom gestreefd naar de bouw van woningen die aanvullend zijn op de bestaande gebouwenvoorraad.

- Met name koopwoningen in de duurdere segmenten, goedkope appartementen voor starters en (vooral) duurdere appartementen geschikt voor ouderen dienen bijgebouwd te worden.
- Bestaande appartementen dienen zoveel mogelijk aan de huidige eisen van Seniorenwoningen te worden aangepast

Ook zogenaamde “wijksteunpunten wonen-zorg-welzijn” zijn nodig om zorg en begeleiding te bieden aan zelfstandig wonende ouderen en bewoners met een lichte functie-uitval

5.2 Bedrijven en voorzieningen

Bedrijven

De ontwikkeling van de Leidse bedrijvigheid is de afgelopen jaren redelijk positief geweest. Het aantal vestigingen nam de laatste jaren sterk toe, met name in de dienstverlening en bedrijvigheid. De groothandel en detailhandel namen in aantallen af. Ten opzichte van Nederland kenmerkt Leiden zich door de aanwezigheid van relatief veel dienstverlenende bedrijven, detailhandelsbedrijven en bouwbedrijven. Traditionele sectoren als de landbouw en industrie zijn sterk ondervertegenwoordigd. Er starten in Leiden relatief veel mensen een nieuwe onderneming, voornamelijk in de bouw en zakelijke dienstverlening.

Specifiek voor de Stevenshof is het relatief grote aantal bedrijven en instellingen in relatie tot het beperkte aandeel in de werkgelegenheid. Belangrijke sectoren zijn (detail) handel, horeca en overige dienstverlening. Opvallend is het grote aantal bedrijfjes in de bouw. Bedrijven hebben over het algemeen weinig werknemers. Er zijn slechts 10 bedrijven met meer dan 20 medewerkers.

Daar waar nu reeds bedrijvigheid gevestigd is, moet deze zoveel mogelijk worden behouden om te voorkomen dat de Stevenshof verandert in een louter op wonen gerichte monocultuur

Een uitzondering dient te worden gemaakt voor een aantal bedrijven langs de Rijnsoever in de waterontwikkelingszone Korte Vlietkanaal – Oude Rijn. In deze zone, die loopt van de Haagsche Schouw tot en met het verkeersplein bij Ter Wadding, is het beleid gericht op intensivering van de woonfunctie. Het bedrijf Diastatische Producten zorgt voor overlast. Tot op heden is voor dit bedrijf nog geen uitzicht op een spoedige verhuizing naar een nieuwe locatie. Het bedrijf wordt in dit bestemmingsplan zodanig bestemd, dat uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten en/of -bebouwing op deze locatie wordt voorkomen.

Er is één monofunctioneel bedrijventerrein in het gebied, te weten bedrijventerrein Westwal (rondom de Kenauweg). Het gebied is goed bereikbaar via de A44 (afrit Leiden Zuid).

Op het bedrijventerrein Westwal zijn met name bedrijven in de groothandel en handelsbemiddeling, dienstverlening gevestigd. Daarnaast bevinden zich hier een bowlingcentrum en een dierenasiel. Het terrein functioneert goed. Het is de bedoeling om op het terrein een ondernemersvereniging op te starten. De uitstraling en ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein zal de komende tijd weer een punt van aandacht worden. De gemeente is bezig met het project Schoon en Heel om een en ander in gang te zetten op dit gebied.

Bij Ter Wadding is zoals bekend een overbemeten verkeersplein gelegen. Bij reconstructie van het verkeersplein ontstaat in combinatie met De Groote Vink een ruimte die mogelijkheden biedt voor intensivering van de woonfunctie. Hier kan ook worden gedacht aan woon-werkcombinaties. De randvoorwaarden en planvorming voor deze locatie is echter nog niet concreet genoeg. Daarom is de bestaande situatie in dit bestemmingsplan vastgelegd.

Detailhandel

De detailhandel is in de Stevenshof geconcentreerd in twee gebieden. De grootste daarvan is het winkelcentrum 'De Stevensbloem'. De Kleine Vink nabij het NS station is niet direct als een winkelcentrum aan te duiden. Het gaat om een in omvang beperkte hoeveelheid winkels en horeca in de directe omgeving van NS-station 'De Vink'.

Stevensbloem

De Stevensbloem heeft de functie van wijkwinkelcentrum. Het centrum is in hoofdzaak gericht op de primaire levensbehoeften. Daarnaast zijn in beperkte mate winkels in secundaire levensbehoeften aanwezig. De routing en uitstraling van dit centrum laten te wensen over. Dit kan worden verbeterd door een duidelijke structuur, waarbij de winkels in één keer te overzien zijn.

Rekening houdend met de concurrentieverhoudingen binnen de agglomeratie kan aan een compleet en goed functionerend boodschappencentrum een aantal randvoorwaarden worden gesteld:

- twee servicesupermarkten (> 1.000 m² vvo), die zich qua marktsegment van elkaar onderscheiden (publiekstrekkingen);
- compleet overig aanbod speciaalzaken in de dagelijkse sector;
- overzichtelijke opzet met minimale loopafstanden tussen winkels onderling en tussen winkels en parkeren;
- goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid;
- verzorgde en eigentijdse uitstraling van het winkelgebied en de winkels.

Door de relatief geïsoleerde ligging van Stevensbloem is een groot deel van de koopkracht van de inwoners te binden aan dit winkelcentrum. Zij kan haar wijkverzorgende functie in de toekomst behouden, waarbij ruimte bestaat voor twee volwaardige supermarkten.

De Stevensbloem is een levensvatbaar wijkwinkelcentrum en dient te worden behouden. Om een volwaardig, eigentijds wijkwinkelcentrum te worden, is enige uitbreiding en versterking van het aanbod in dagelijkse artikelen en aanverwante branches (boodschappen-plus) gewenst.

De bereikbaarheid van het winkelcentrum is goed, door de centrale ligging aan de wijkontsluitingsweg.

De Vink

In de oorspronkelijke opzet van de Stevenshof is De Vink opgenomen als een klein tweede winkelcentrum. Er heeft zich echter geen duidelijk herkenbaar winkelcentrum ontwikkeld.

Rond NS-station de Vink is enige kleinschalige detailhandel zoals een avondwinkel aanwezig. Het gaat om een zeer beperkt aanbod. Voor het overige vormen vooral horeca en dienstverlening nu de hoofdmoot. Gezien de aanwezigheid van een NS-station dienen deze functies behouden te worden, mede ook uit oogpunt van sociale veiligheid. Voor de stationsomgeving sluit een gevarieerde invulling met verschillende functies beter aan op de locatie dan die van winkelcentrum.

Horeca

Als gevolg van de verruimde winkeltijdenwet vervaagt de scheiding tussen horeca en detailhandel in de dagelijkse praktijk.

De horecafunctie van en in de wijk is beperkt. Rond het station de Vink is in de loop van de tijd meer horeca toegestaan. Het gaat hier om een snackbar, een restaurant en een eetcafé. In het kader van de sociale veiligheid is het wenselijk om de mogelijkheden voor de vestiging van horeca te verruimen. Ook in de Stevensbloem zijn er mogelijkheden voor uitbreiding van de horeca.

Daghorecavoorzieningen dienen aan dezelfde verplichtingen te voldoen als de zwaardere (avond en nacht) horecavoorzieningen in de binnenstad. Aan de ondersteunende functie voor het winkelgebied kan daarmee niet voldoende recht worden gedaan. Bezien moet worden of een oplossing gevonden kan worden in het benoemen van een categorie 'daghoreca' die gelieerd is aan de openingstijden van de winkels en op een 'winkelbestemming' van het bestemmingsplan gehuisvest zou mogen zijn.

Een andere vorm van horeca, die toegelaten zou kunnen worden, is horeca die gelieerd is aan bedrijfsfuncties. Ook daar moet het doel blijven een ondersteuning te bieden aan de primaire bedrijfsfuncties.

Aan Het Haagse Schouw bevindt zich Van der Valk hotel/restaurant "Het Haagse Schouw", direct bij de afrit van de A44. Er is nog ruimte voor uitbreiding van het restaurant. Gezien de beperkte hoeveelheid aan hotelbedden in de stad Leiden en de wens om meer bedden in Leiden te realiseren dient deze hotelvoorziening in ieder geval te worden gehandhaafd.

Uitgangspunten

- De bedrijvigheid in de wijk versterken.
- Gebruik maken van de mogelijkheden tot introductie van de woon-werkfunctie.
- Het versterken en concentreren van de winkelfunctie in de Stevensbloem
- Horeca waar mogelijk versterken

5.3 Sport, recreatie en speelplekken en cultuur

In de Stevenshof is de groep tussen 11 en 17 jaar relatief groot. Voor deze groep zijn weinig voorzieningen.

Het gering aantal voorzieningen vindt haar reflectie in het gebruik van met name het gebied rond het station de Vink. Het stationsgebied wordt 's avonds gebruikt als hangplek.

Voor deze jongeren ontbreekt een jeugdhonk. Voor een dergelijke voorziening zou in het bestemmingsplan ruimte moeten komen. Het jeugdhonk kan het best gecombineerd worden met andere functies, te denken valt aan het buurthuis.

Het gebrek aan jongerenvoorziening heeft zich na 2003 geopenbaard in de vorm van overlast.

De ontwikkeling van de groep 13 t/m 18 jarigen voor de Stevenshof laat een dalende lijn zien. De prognose aan de hand van de wat scherpere daling van de groepen onder de twaalf jaar betekent naar verwachting in de toekomst een verdere dalende lijn. (zie bijlage 1/ figuur 3). De behoefte aan jongerenvoorziening houdt echter geen rekening met andere factoren die van invloed kunnen zijn. Gezien de overlast, het op dit moment ontbreken van specifieke voorziening en hoger verwachte behoefte onder jongeren zelf is een jongerenvoorziening noodzakelijk. De locatie Mary Zeldenrustweg 18 zou een prima locatie zijn voor een voorziening voor jongeren

Sport

Er zijn in de Stevenshof twee bovenwijkse sportvoorzieningen: een schaatsbaan en een tenniscomplex. Beide zijn gesitueerd aan de Dobbedreef.

In het PRIL is een zogenaamde Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie (ambities) Sportvoorzieningen, met een tijdshorizon van 2007 tot 2020, opgenomen.

Doel is het efficiënter en effectiever inrichten van sportgerelateerde locaties en daar waar mogelijk locaties herontwikkelen door realisatie van woningbouw. De opbrengst hiervan zou dan moeten terugvloeien naar de sport, waarmee uitbreiding en/of upgradering van sportvoorzieningen kan worden gerealiseerd.

De Stevenshof is een district, waar op dit moment ‘slechts’ een tennisvereniging en een natuurijsbaan zijn gevestigd. In de lange termijn visie (een interne notitie) wordt voorzichtig gesproken over de mogelijke vestiging van een korfbalvereniging in de Stevenshof. Echter, wanneer dit gestalte krijgt, zou de huidige natuurijsbaan moeten worden opgeofferd.

Daarnaast wordt gesproken over een mogelijke fusie tussen twee Leidse tennisverenigingen, wat betekent dat het wenselijk is om in ieder geval de bestaande bestemming van de tennisvereniging en de natuurijsbaan te handhaven.

Op korte termijn zijn geen concrete ontwikkelingen aan de orde, waardoor herbestemming van de locatie op dit moment niet noodzakelijk is.

Om de kwantiteit en diversiteit in het sportaanbod in de Stevenshof (maar ook op gemeentelijk niveau) te ontwikkelen en te waarborgen, is het van belang om met het oog op de toekomst gronden te reserveren. Hierdoor kan op diverse locaties in de stad flexibeler worden ingesprongen op toekomstige demografische ontwikkelingen en trends op het gebied van wonen én sport.

Voor de locatie Zwaluw II verdient het dus aanbeveling om een sportbestemming mogelijk te maken c.q. open te houden.

Speelplekken

Het aantal speelplekken in de Stevenshof is voor nu en in de toekomst voldoende. Kijkend naar de in het beleidsplan speelruimte vastgestelde norm en het aantal kinderen in de wijk kan onderstaande tabel worden opgemaakt

	aanbod 2008	vraag 2008	verschil
0 t/m 5	31	11	20
6 t/m 12	41	12	29
13 t/m 18	16	9	7

Bij de tabel moet worden bedacht dat de speelplekken vaak geschikt zijn voor meerdere leeftijdscategorieën. Kijkend naar de adressen dan zijn in de Stevenshof 52 speelplekken. Gezien het verschil tussen vraag en aanbod is een overweging de inrichting van de speelplekken meer te richten op 13 t/m 18 jarigen. Een nadere analyse over de speelruimte moet komen uit het buurtspeelplan. Het buurtspeelplan uit 2004 zou idealiter bijgesteld moeten worden in 2009. Het credo om het aantal speelplekken te handhaven uit 2003 is ook van toepassing in 2008

5.4 Maatschappelijke voorzieningen

Het voorzieningenniveau in de Stevenshof is in vergelijking met andere districten laag. Wordt in zijn totaliteit naar voorzieningen voor gezondheid, sport, cultuur, onderwijs, kinderopvang, buurthuizen en speelvoorzieningen gekeken dan ligt op basis van het bevolkingsaantal het voorzieningenniveau in de Stevenshof ruim 5% onder het Leids gemiddelde. Sterker, het voorzieningenniveau per inwoner is in de Stevenshof het laagst van Leiden. Met uitzondering van de voorziening voor het buurthuis en de bibliotheek ligt voor alle maatschappelijke voorzieningen het niveau onder het gemiddelde. Met name gezondheidszorg voorzieningen scoren laag.

Wel dient bedacht te worden dat de Stevenshof een relatief jonge wijk is en daardoor gekenmerkt wordt door een bevolking met een relatief hoog niveau van zelfredzaamheid. Bovendien zijn veel bewoners afkomstig uit andere Leidse wijken en zijn nu (nog) deels georiënteerd op de voorzieningen in de wijken waaruit zij afkomstig waren.

Voor de komende 10 jaar is het echter zaak rekening te houden met een groeiende behoefte aan voorzieningen.

Onderwijs

De Stevenshof is een wijk met relatief veel 4 tot 11 en 12 tot 17 jarigen. Dit heeft consequenties voor de benodigde voorzieningen voor basisonderwijs, voortgezet onderwijs en buitenschoolse kinderopvang.

In de Stevenshof zitten 5 voorzieningen voor basisonderwijs. De huidige capaciteit voor basisonderwijs is voldoende. De prognoses voor het aantal leerlingen op de basisscholen maken duidelijk dat over ongeveer zes jaar de populatie met 1/3 afneemt. Deze ontwikkeling heeft tot gevolg gehad dat de dependance van De Zwaluw aan de Mary Zeldenrustweg vrij is gekomen voor ontwikkeling van een andere dan onderwijskundige functie. Gezien de ontwikkeling van de basisschool leeftijdsgroep wordt in de toekomst geen voorziening voor basisonderwijs meer voorzien.

Geen voorzieningen zijn aanwezig voor het voortgezet onderwijs en het speciaal onderwijs. De vraag naar deze bovenwijkse voorzieningen en de daarbij benodigde ruimte zal op een groter schaalniveau dan het plangebied worden beschouwd.

Vooralsnog is er geen noodzaak in het bestemmingsplan ruimte vrij te maken voor het voortgezet onderwijs en het speciaal onderwijs.

In relatie tot de nieuwbouw van het Stedelijk Gymnasium is voor de korte termijn is een optie om enkele groepen onder te brengen aan de Mary Zeldenrustweg.

Voor de lange termijn is er voor het voortgezet onderwijs ook geen onderwijsbehoefte.

Kinderopvang

Voor kinderopvang wordt gestreefd naar een goede verdeling over de stad. In 2004 werd de vastgestelde norm van 28 kindplaatsen dagopvang 0 – 4 jaar op 100 kinderen op stedelijk niveau gehaald. Op wijkniveau werd de norm niet gehaald. Per 1 januari 2007 is de nieuwe wet op de kinderopvang in werking getreden. De vraag naar kinderopvangplaatsen is sindsdien landelijk sterk gestegen.

In het bestemmingsplan zijn daarom voor een aantal locaties bestemmingen opgenomen die de vestiging van kinderopvang en peuterspeelzalen toelaten. Het gaat dan om de locaties Schaatsbaan Stevenshof waar de bestemming Maatschappelijke Doeleinden op komt te liggen en mogelijkheden tot toevoeging van een bouwlaag zijn opgenomen. Op de locatie De Kleine Vink bij het station is voorzien in een bestemming Gemengde Doeleinden opgenomen die de vestiging van Maatschappelijke doeleinden mogelijk maakt. Daarnaast is de in de toekomst vrijkomende schoollocatie "De Zwaluw" een optie en bestaat de mogelijkheid tot intensivering van het gebruik van bestaande te handhaven scholen.

Met de nieuwe wet kinderopvang per 1 januari 2007 is veel veranderd. De behoefte aan kinderopvang is flink toegenomen. Hoe de behoefte doorwerkt op de normgetallen uit 2003 is niet duidelijk. Kijkend naar vraag en aanbod van de huidige voorzieningen voor dagopvang 0 t/m 3 jarigen en de buitenschoolse opvang (BSO) (4 t/m 11 jarigen) is wel duidelijk dat ondanks de daling van de doelgroep ook bij toepassing van de oude normgetallen er een tekort is. Onderstaande tabel geeft het verschil voor dagopvang en BSO.

	aanbod 2008	vraag 2008	verschil
0 t/m 3	66	114	-48
4 t/m 11	110	130	-20

Voor peuterspeelzalen is de situatie verschillend. Er is een tendens te zien dat ouders hun kinderen i.p.v. de peuterspeelzalen naar de kinderopvang brengen. Om de specifieke taken van de peuterzalen rond de voor schoolse opvang te borgen, wordt onderzocht hoe een harmonisatie van peuterspeelzalen en kinderopvang voorziening kan plaatsvinden. Het aanbod aan peuterplaatsen in de Stevenshof is 920 3 urige dagdelen en 175 peuterspeelplaatsen 4 urige dagdelen. Een peuterspeelplaats is gedefinieerd als opvang voor één peuter voor 2 dagdelen. Gezien de recente

ontwikkeling rond peuterspeelplaatsen kunnen geen specifieke uitspraken worden gedaan over de toekomstige behoefte.

Over de locatie van de kinderopvang kan nog worden gezegd dat deze idealiter gesitueerd is bij een basisonderwijsvoorziening.

Senioren

Wat betreft de kenmerken van de woningen is de Stevenshof redelijk goed voorbereid op de aankomende vergrijzing. Uit een onderzoek van Compaenen "Onderzoek huisvesting en zorg voor senioren, gemeente Leiden/Leidse regio" uit juni 2000 blijkt dat op dit moment in de Stevenshof nog een overschot is aan voor senioren met een lichte functiebeperking geschikte woningen. Tussen 2005 en 2010 wordt echter een omslag naar een licht tekort verwacht. In verhouding tot vele andere wijken is de Stevenshof echter relatief goed op de toekomst voorbereid. Dit geldt nog niet voor het voorzieningenniveau. Voorzieningen voor ouderen zijn niet in de Stevenshof aanwezig. De nota wonen, zorg en welzijn is uitgewerkt tot een investeringsplan. Het investeringsplan bevat een toets en handelingskader voor het plannen en adviseren rond woonservicezone. In het investeringsplan zijn prioriteitsgebieden opgenomen. De Stevenshof is niet als prioriteitsgebied opgenomen. Als in Leiden keuzen moeten worden gemaakt scoort op dit terrein scoort de Stevenshof niet het hoogst.

De demografische ontwikkeling laat wel zien dat in de toekomst iets op het terrein van activiteiten voor ouderen één en ander mag worden verwacht. (zie bijlage figuur 2). De vraag van ouderen (65+) naar ontmoetings- en activiteitenruimte zal groeien. De wijk kent nu in bescheiden mate enkele voorzieningen waar ouderen gebruik van maken; dit zal voor de toekomst niet toereikend zijn. Het aantal ouderen groeit in de wijk. De ervaring leert dat naarmate mensen ouder worden, ze meer gebruik maken van voorzieningen in de eigen wijk. De locatie aan de Mary Zeldenrust is een reële optie voor een permanente activiteitenruimte voor ouderen.

Gezondheidszorg

Wat betreft de aanwezige eerstelijns-gezondheidsvoorzieningen zijn geen signalen bekend die wijzen in de richting van een mogelijk tekort. Echter de Stevenshof is in vergelijkend perspectief mager voorzien van gezondheidsvoorzieningen. Het aantal van vijf huisartsen in de Stevenshof komt nog redelijk overeen met het niveau aan huisartsen in de andere districten, maar het aanbod aan fysiotherapeuten, tandartsen en apotheken is zeker in Leids perspectief mager te noemen. De mogelijkheid tot uitoefening van beroep aan huis kan hier perspectief bieden.

Voor maatschappelijke opvang voor kwetsbare groepen als (ex-)verslaafden, thuis en daklozen, (ex-)psychiatrische patiënten en vrouwenopvang is op dit moment geen ruimte in de Stevenshof. Uitspraken over de noodzaak voor het creëren van ruimte voor maatschappelijke opvang zijn in dit stadium niet te doen. Bij de dienst Cultuur en Educatie van de gemeente wordt in een werkgroep zorgaccommodaties gewerkt aan een integrale visie op de opvang van kwetsbare groepen. De werkgroep zal uitspraken doen over waar in Leiden voor welke groep opvang is gewenst. Op voorhand lijkt voor bovenwijkse voorzieningen in de sfeer van maatschappelijke opvang het gebied, mede door zijn excentrische ligging, niet evident geschikt te zijn.

De 24 uren zorgstructuur voor de opvang van kwetsbare groepen is gerealiseerd met het project Nieuwe Energie aan de Langegracht. Voor de Stevenshof is voor nu en in de nabije toekomst geen behoefte aan voorzieningen.

Conclusie

- Het (maatschappelijke) voorzieningenniveau in de Stevenshof is in vergelijking met andere districten laag.

Uitgangspunten

- Voor de komende 10 jaar rekening houden met een groeiende behoefte aan voorzieningen.
- Voorzien in voldoende capaciteit aan kinderopvang en buitenschoolse opvang.
- In de wijk zoeken naar een plek voor het vestigen van ouderenvoorzieningen.
- Ruimte bieden voor de vestiging van beroepsbeoefenaars op medisch gebied.

5.5 Verkeer en infrastructuur

De wijk Stevenshof ligt ingeklemd tussen weg, water en spoor, de A44, de spoorlijn Amsterdam – Den Haag / Rotterdam en de Oude Rijn.

Het gebied wordt via de Stevenshofdreef ontsloten vanaf de A44 (die verbinding geeft met Den Haag en (via de A4) met Amsterdam). De Stevenshofweg maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur van Leiden (gebiedsontsluitingswegen). Via de Vinkweg wordt het plangebied verbonden met het centrum van Leiden en kan eveneens de A4 (Den Haag - Amsterdam) worden bereikt.

Buiten het plangebied, maar wel van invloed is het kruispunt Vinkweg/ Haagweg/ Leidseweg. Dit is een bijzonder kruispunt, ooit aangelegd om een verbinding met Den Haag te realiseren, de Leidse Baan. Zoals eerder aangegeven is deze zware infrastructuur overbodig geworden. Een aanmerkelijk minder ruimte vragende structuur zoals bijvoorbeeld een rotonde is een realistisch alternatief.

Gebiedsontsluitingswegen

De ontsluiting voor het autoverkeer wordt gekenmerkt door een rondwegstructuur. De Stevenshofdreef, de Dobbedreef, Mary Zeldenrustweg en de Hadewijchlaan zijn de belangrijkste verkeersaders. Deze wegen horen tot de categorie gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur -wegen).

Langs gebiedsontsluitingswegen behoren vrijliggende fietspaden aanwezig te zijn. Dit is grotendeels het geval. Op sommige delen (Stevenshofdreef langs de Nelly van Kolstraat en de Mary Zeldenrustweg) ontbreekt deze omdat er geen ruimte voor beschikbaar is.

Erftoegangswegen

De overige wegen of straten zijn erftoegangswegen, die binnen de 30 km/uur zone vallen.

De Charley Tooropweg en Heintje Davidsweg en de Helena Verburghstraat zijn erftoegangswegen, waar een busroute over heen gaat.

In deze 30 km/uur gebieden komt geen doorgaand verkeer, heeft langzaam verkeer extra prioriteit, wordt gestreefd naar geconcentreerd parkeren en worden parkeren op eigen terrein en het toepassen van een deelautosysteem gestimuleerd.

Openbaar Vervoer

Het plangebied wordt per openbaar redelijk tot goed ontsloten door zowel bus als trein.

Bus

Het plangebied wordt per bus ontsloten door een busverbinding die via een halfuursdienst het gebied verbindt met onder andere de Leidse binnenstad, de centrumhalte Pelikaanstraat, Leiderdorp en de NS-stations Leiden Centraal en De Vink.

De busroutes voeren conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig zo veel mogelijk over de gebiedsontsluitingswegen van het gebied. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van een aantal erftoegangswegen de Charley Tooropweg, Heintje Davidsweg en de Helena Verburghstraat,. Hierdoor bedraagt de afstand tot een bushalte nergens meer dan 250 meter.

Trein

Naast een busverbinding heeft de Stevenshof een NS-station, namelijk station De Vink. Dit stoptreinstation functioneert zowel voor De Stevenshof als ook voor Voorschoten. De stoptreinen op dit station geven het plangebied vier maal per uur verbinding met onder andere Leiden Centraal, Voorschoten, Den Haag, Delft en Rotterdam. De NS heeft enkele jaren geleden de loketten gesloten en kaartautomaten bijgeplaatst.

Fiets

Er is een goed netwerk van fietspaden in de Stevenshof. Op de erftoegangswegen vindt de afwikkeling van het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer plaats. Langs de meeste gebiedsontsluitingswegen zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Op sommige delen (Stevenshofdreef langs de Nelly van Kolstraat en de Mary Zeldenrustweg) ontbreken deze omdat er geen ruimte voor beschikbaar is. Toch zijn er nog wat verbeteringen mogelijk. In de fietsnota "Fietzers Opstappen" vastgesteld in december 1995 en het Structuurplan "Boomgaard van kennis" vastgesteld in juli 1995 staat een gewenste (verbeterde) verbinding over de Rijn en onder het spoor door om aan te sluiten op het knooppunt Vinkweg. Ook wenselijk is een verbinding met het Morskwartier naast/langs de Spoorlijn Amsterdam – Den Haag. In het bestemmingplan is hiermee rekening gehouden. In het structuurplan "Boomgaard van kennis" (p.77 t/m 79) staat een ontbrekende schakel over / onder de A44 aangegeven en over / onder het spoor in het uiterste zuiden puntje van de Stevenshof. Dit is ook opgenomen in het Provinciale Fietspadenplan (RF2, Vlietland - Katwijk)

Parkeren

In toenemende mate is er een gebrek aan parkeerruimte in woongebieden. In het bijzonder is het parkeren in de Stevenshof de laatste jaren een probleem geworden. De gehanteerde parkeernormen blijken steeds meer ontoereikend om aan de groeiende vraag tegemoet te komen. Voor de Stevenshof is een wijkactieplan opgesteld. In het wijkplan wordt naar extra parkeermogelijkheden gekeken. Daarbij zal een afweging gemaakt worden rekening houdende met de ruimtelijke kwaliteit, de ecologische en groenstructuur en de gebruikswaarde van het groen. Met medewerking van bewoners is gekeken naar locaties waar de extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Dit heeft geresulteerd in 42 voorstellen voor de realisering van ruim 300 extra parkeerplaatsen. De plaatsen worden niet in een keer gerealiseerd. Het betreft voorstellen voor de korte-, middellange- en lange termijn. Binnen de toe te passen systematiek bieden de bestemmingen Groenvoorzieningen, Verkeersdoeleinden, Verblijfsgebied en Spoorwegdoeleinden is hiervoor ruimte. Er zullen geen algemene parkeernormen in het bestemmingsplan worden opgenomen, omdat deze normen aan veroudering onderhevig zijn..

Verkeersveiligheid

In het winkelcentrum zijn de bezoekersstromen eenzijdig op de Stevenshofzijde georiënteerd als gevolg van het dichtzetten van de ingangen van de supers aan de parkzijde ten gunste van een groter en efficiënter vloergebruik. Bevoorrading van de winkels met grote trucks geeft aanleiding tot problemen. Er zijn ook een drietal blackspots in de Stevenshof ter hoogte van de Stevensbloem (Stevensbloem – Ina Boudier – Bakkerstraat; Ina Boudier Bakkerplein – Groenrand, Stevensbloem; Stevensbloem – Truus Wijsmullerpad). (Black spot; minimaal 12 ongevallen of 6 letselongevallen in 3 jaar).

Uitgangspunten

- In de delen van de Stevenshof met een hoge parkeerdruk de parkeervoorzieningen uitbreiden.
- Bestaande plannen voor de verbetering van de fietsveiligheid met ruimtelijke consequenties zijn opgenomen in het bestemmingsplan.
- Aanpakken van 3 blackspots in de Stevenshof (Stevensbloem – Ina Boudier – Bakkerstraat; Ina Boudier Bakkerplein – Groenrand, Stevensbloem; Stevensbloem – Truus Wijsmullerpad). Een locatie wordt als een black spot beschouwd wanneer er minimaal 12 ongevallen of 6 letselongevallen in 3 jaar plaatsvinden.

5.6 Integrale veiligheid

Veiligheid en leefbaarheid zijn belangrijk voor de stad. Hoe veiligheid en leefbaarheid worden ervaren is hieronder terug te vinden in de gegevens over het woonklimaat, verloedering, overlast en verkeersoverlast.

Woonklimaat

De bewoners van de Stevenshof zijn in de tijd gezien vrij constant in de beoordeling van hun woning en woonomgeving. Ook gemiddeld in Leiden is dit zo. In de Stevenshof is men steeds iets positiever over de woning. Het rapportcijfer is gemiddeld een 7,8.

Het rapportcijfer voor de woning wordt onder meer bepaald door de mening van de bewoners over de grootte en het onderhoud van de woning. Over beide aspecten zijn de bewoners van de Stevenshof positiever dan de gemiddelde Leidenaar. Relatief weinig mensen vinden hun woning te klein of slecht onderhouden. Dit laatste is niet zo verwonderlijk, er zijn immers veel koopwoningen.

Beoordeling bewoners van woning en woonomgeving

	Stevenshofdistrict			Leiden		
	1997	2000	2002	1997	2000	2002
Rapportcijfer woning	7,8	8,0	7,8	7,5	7,7	7,6
Rapportcijfer woonomgeving	7,2	7,4	7,2	7,1	7,3	7,1

Bron: Leefbaarheidsmonitor

De woning waarin ik woon... (% (helemaal) mee eens)

	Stevenshofdistrict			Leiden		
	1997	2000	2002	1997	2000	2002
... is te klein	14	12	12	21	18	18
... is slecht onderhouden	8	11	5	19	16	13

Bron: Leefbaarheidsmonitor

6. Ontwikkelingslocaties

Het gemeentelijk beleid voor het plangebied is in overwegende mate gericht op consolidatie van de bestaande ruimtelijk-functionele structuur. Daarnaast biedt het plan ruimte voor een bescheiden aantal ontwikkelingen.

Navolgend wordt aangegeven welke ontwikkelingen er spelen en hoe daar in het bestemmingsplan op wordt geanticipeerd. In hoofdstuk 10 wordt nader uiteengezet op welke wijze vormgegeven wordt aan de juridische regeling van de ontwikkelingslocaties binnen het plangebied.

Voorafgaand aan het opstellen van dit plan is veel aandacht besteed aan het potentieel van de ontwikkelingslocaties. In de stedenbouwkundige studie “Verkenning Ontwikkelingen Stevenshof “ werd duidelijk dat ontwikkeling van deze locaties een belangrijke bijdrage kan leveren aan de kwaliteit van de wijk als geheel. De problematiek rond het tot stand brengen van de voor ogen staande ontwikkelingen is echter complex. Mede daarom is in de periode liggend tussen de inspraak en het in ontwerp ter inzage leggen van het plan besloten de meeste transformatieplekken weg te laten uit het onderhavige bestemmingsplan. Mede daarom is de genoemde “Verkenning Ontwikkelingen Stevenshof “ niet langer actueel. Deze vergezelt de toelichting dan ook niet meer.

6.1. De Groote Vink.

Er is momenteel geen concreet plan voor de locatie beschikbaar. In het plan is gekozen voor het weergeven van de bestaande situatie zonder directe of indirecte mogelijkheden voor een transformatie. Deze wordt overigens nog steeds als wenselijk gezien. De locatie is qua ligging geschikt voor de bouw van woningen. Als daarop zicht is kan aan de hand van concrete voorstellen bezien worden in hoeverre daaraan medewerking kan worden verleend. Onderdeel van de wet is de verplichting een exploitatieplan vast te stellen waarin de voorwaarden zijn opgenomen waaronder de medewerking kan worden gegeven en de bouwvergunning kan worden verleend. Deze locatie heeft tot bijzonder kenmerk dat de bestaande infrastructuur – vooral een viaduct – tevoren gesloopt moet worden. Daaraan zijn hoge kosten verbonden. De financiering van deze werkzaamheden moet veilig gesteld worden in een exploitatieplan. Los daarvan is de aanwezigheid van de drukke spoorlijn en een hoofspanningsverbinding met een verdeelstation een complicerende factor.

6.2. De Kleine Vink e.o.

Bij het centrum De Vink ligt een onbebouwde locatie. Ooit is de locatie bij de ontwikkeling van de wijk in het bestemmingsplan en de planexploitatie opgenomen als een kantorenlocatie. In de kantorennota is de locatie ook als zodanig opgenomen. Het heeft daarbij echter een lage prioriteit (na 2016) gekregen.

Rond station De Vink is al enige tijd sprake van onrust en vernielingen. Versteving van de sociale controle in de vorm van bebouwing met gemengde functies kan bijdragen aan een levendig en veilig plein. Op de begane grond van de bebouwing, maar wellicht ook de lagere verdiepingen van nieuw toe te voegen bebouwing, zijn functies wenselijk die zowel overdag maar ook in de avond de sociale controle vergroten.

Het gebouwtje voor kaartverkoop bij het station is enkele jaren geleden gesloten en vervangen door een extra kaartautomaat. Hierdoor komt ook deze plek voor herontwikkeling beschikbaar.

In de detailhandelsnota van de gemeente wordt aan De Vink als klein winkelcentrum geen vruchtbare toekomst meer toegedacht. Rond het plein lijken vooral dienstverlenende beroepen, horeca en specifiek op de stationslocatie gerichte detailhandel te kunnen functioneren.

Ook sport – en recreatieve functies en maatschappelijke doeleinden kunnen aan een aantrekkelijk en veilig leefklimaat een bijdrage leveren. Het ligt voor de hand hier bij de bestemming op in te spelen en deze meer te richten op de stationsomgeving. Vandaar dat in het bestemmingsplan wordt gekozen voor een gemengde bestemming.

In stedenbouwkundig opzicht is de relatie met De Groote Vink en de wijk van belang. Bij bebouwing zal ook aandacht geschonken worden aan de parkeerfunctie. De ontwikkeling van bovengenoemde functies dient echter niet afhankelijk gemaakt te worden van de parkeerfunctie.

Tijdelijke uitbreiding van de huidige parkeercapaciteit is niet gewenst. Wel dient bij ontwikkeling van deze locatie compensatie plaats te vinden van de bestaande parkeerplaatsen bij het station.

Voor deze locatie is een stedenbouwkundige studie verricht. Onderzocht is op welke wijze de openbare ruimte afgemaakt kan worden door toevoeging van bebouwing aan de spoorzijde en herinrichting van het plein. Uitgegaan wordt van een gemengde functie in de bebouwing. Rekening wordt gehouden met een gebouwde parkeervoorziening voor auto's en fietsen.

De plannen zijn nog niet concreet. In het bestemmingsplan is aanvankelijk een direct werkende bestemming opgenomen met een aantal randvoorwaarden waaraan een initiatief wordt getoetst. In de periode tussen het inspraakplan en het ter inzage te leggen plan is besloten deze locatie wel als zodanig te handhaven, maar de planfiguur te veranderen in een wijzigingsbevoegdheid.

De maximale hoogte bedraagt 30 meter. Vanwege de geluidhinder als gevolg van het spoorweglawaai is woningbouw vooralsnog niet mogelijk gebleken binnen de geldende wettelijke grenzen. Indien in de toekomst door technische innovaties de bouw van woningen op deze locatie toch mogelijk blijkt, dan kunnen Burgemeester en Wethouders hier een separate procedure voor starten. Voor wat betreft de stedenbouwkundige vormgeving wordt ernaar gestreefd om, in samenhang met het bestaande half cirkelvormige gebouw, nieuwbouw tot stand te brengen die eveneens een gebogen verloop heeft zodat een meer besloten pleinruimte ontstaat. Het wegenbeloop wordt aan dit ontwerp aangepast.

6.3. Scholen

In het verleden zijn problemen gerezen in verband met de uitbreiding van de scholen in de Stevenshof. Toen speelden uitbreidingsmogelijkheden als gevolg van klassenverkleining een rol. Ook de keerzijde van de medaille bekijken is de moeite waard. Op basis van de huidige prognoses zal in de Stevenshof ruimte vrijkomen. De dependance van De Zwaluw aan de Mary Zeldenrustweg komt beschikbaar voor een andere functie. Kinderopvang en buitenschoolse opvang en jongerenwerk moeten daarbij ook in aanmerking worden genomen. Er kan echter ook worden gedacht aan, al dan niet in combinatie, gezondheidszorg of wijksteunpunt voor zelfstandig wonende ouderen.

In de regeling wordt rekening gehouden met functieverandering op scholenlocaties. Door een brede maatschappelijke bestemming op de scholenlocaties te leggen wordt gebruik als bijv. kinderopvang en gezondheidszorg mogelijk gemaakt.

6.4. Verbinding A4 – A44

Met de weg wordt al meer dan 4 decennia rekening gehouden. Aanleg is weer actueel nu door de regio Holland-Rijnland studie hiernaar wordt verricht. De studie naar een mogelijke verbinding tussen de A4 en de A44 (en verder richting Katwijk), de RijnlandRoute loopt nog. Start van de realisatie van de weg is niet voor 2014 te verwachten. In 2008 is de Milieu-effecten-rapportage (plan-mer) opgesteld, inclusief aanvullende plan-mer's. Op basis van deze plan-mer's zal de Provincie Zuid-Holland een keuze maken of er, en zo ja hoe, een RijnlandRoute wordt aangelegd. Een aantal varianten voor de verbinding hangt nog boven de markt.

De plan-mer's kunnen nog leiden tot andere varianten. Bijvoorbeeld blijft de mogelijkheid tot (vergaande) aanpassing van het huidige N206 tracé (Europaweg, Churchilllaan en Dr. Lelylaan) bestaan. Maar ook andere oplossingen kunnen nog in beeld komen.

Vooralsnog is er een voorkeurszone aangegeven waarbinnen de nieuwe verbinding kan komen te liggen.

Ruwweg komt dit voorkeurgebied neer op:

- vanaf de aansluiting N206 langs de A4, zoveel mogelijk haaks door de Oostvlietpolder richting Vliet.
- onder de Vliet door, vervolgens over het gebied van Voorschoten richting NS spoor Leiden Den Haag.
- onder het spoor door langs de Stevenshof naar de A44.
- langs de A44 richting Knoop Leiden west,
- via de knoop, dan wel via een korte of lange bypass richting N206 (Katwijk).

Deze tracé(delen) worden in het Streekplan gevrijwaard, dus moeten ook in het bestemmingsplan gevrijwaard worden. Voor het bestemmingsplan betekent dit het gebied op de plankaart een groenbestemming/agrarische bestemming krijgt. Aanleg wordt daarmee niet onmogelijk gemaakt.

De gronden behouden hun huidige agrarische bestemming, een en ander overeenkomstig het nieuwe streekplan Zuid-Holland West.

6.5. Winkelcentrum Stevensbloem

Het winkelcentrum loopt goed. De gedachten in de vastgestelde detailhandelsnota gaan uit naar herstructurering en uitbreiding. Het winkelcentrum en ook de directe omgeving kunnen wel een opknabpbeurt en herstructurering gebruiken. Daarbij is ook de verkeerssituatie een punt van aandacht.

In de afgelopen jaren zijn de ingangen van de twee supers aan de parkzijde "dichtgezet" ten bate van een grotere vloeroppervlakte en een efficiënter gebruik. Daarmee is de toegang nu geheel aan de Stevenshofdreefzijde komen te liggen. Daardoor is de oriëntatie van het winkelcentrum op het park vervallen en de druk van bezoekerstromen geheel op de voorkant gelegd. Bevoorrading van de winkels met grote trucks geeft aanleiding tot problemen.

Voet – en fietspadenstructuur rond het winkelcentrum zal zoveel mogelijk intact blijven. Ook het feit dat rond het winkelcentrum activiteiten plaatsvinden zoals markten, wijkfeesten en kermis is daarbij een factor om rekening mee te houden.

In 2002 is studie verricht naar uitbreiding. Conclusie van de studie was de wenselijkheid van een uitbreiding in combinatie met herstructurering en een betere branchering. Ook hierin werd aandacht gevraagd voor de openbare ruimte.

De gewenste uitbreiding wordt aan de parkzijde van het winkel- en voorzieningencentrum mogelijk gemaakt. Hierbij kan de relatie met het park versterkt worden. Verder worden naast detailhandel en dienstverlening ook maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt om het totaal pakket aan voorzieningen te kunnen verbreden.

6.6. Zone tussen A44 en Hadewychlaan.

Intensivering van de bebouwing in deze zone behoort tot de mogelijkheden.

Aan de Kenauweg ligt het terrein van Rijkswaterstaat. Het terrein wordt gebruikt voor opslag van materiaal voor gladheidbestrijding. Daarnaast heeft de gemeentelijke dienst Stedelijk Beheer een deel van het terrein in gebruik voor wijkbeheer. De gemeente heeft het terrein van Rijkswaterstaat verworven. Er zal een uitbreiding van opslag- en overslagactiviteiten plaatsvinden.

Op het terrein zijn nu slechts beperkte bouw mogelijkheden. In de gewenste uitbreiding wordt in het bestemmingsplan voorzien. Ook wordt aandacht besteed aan uitbreidingsmogelijkheden van het Dierenasiel met bedrijfswoning. Rekening moet worden gehouden met een toekomstige fietsverbinding richting Valkenburgse meer. In het plan is voor de zone waarin een brug over de Rijksweg A 44 kan worden gebouwd een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Aan de kant van het bedrijventerrein is al een verhoogd landhoofd aanwezig dat als oplegpunt voor de fietsbrug kan dienen. Aan de overzijde zal een afrit moeten worden geconstrueerd. Het vervolg van het fietspad is nog niet bekend. Mede daarom is het gebied waarbinnen aan deze wijzigingsbevoegdheid toepassing kan worden gegeven ruim genomen. Voor deze locatie is de gewenste groenstructuur (waarin fietspaden mogen worden aangelegd) met een directe bestemming vastgelegd. De bedrijfsterreinen hebben een bestemming bedrijfsdoeleinden gekregen. Voor de bowling is een bestemming Sport en recreatie bc opgenomen terwijl voor het dierenasiel een bestemming “Maatschappelijke doeleinden” ds is opgenomen met daarbij bebouwingspercentages.

6.7. Hotel Het Haagsche Schouw

Het bouwplan voor uitbreiding van het restaurant in de richting van de Rijn is inmiddels uitgevoerd. Dit bouwplan is opgenomen in het bestemmingsplan. De oever blijft vrij van bebouwing. Extra auto's van bezoekers kunnen op een perceel met ernstige bodemvervuiling langs de Valkenburgseweg worden geparkeerd. Op basis van het bouwplan voor de uitbreiding van het restaurant is de toekomstige situatie van het complex strak vastgelegd.

6.8. Valkenburgseweg 15

Deze locatie ligt nu braak en is in gebruik als overloop voor het parkeren van bezoekers aan de Haagsche Schouw. De vervuiling van de grond moet worden opgeruimd.

6.9. Haagse Schouwweg 16

Bij de afrit van de A44, tegenover het motel, is een vrij groot perceel waarop zich één bungalow bevindt. Een deel van deze grond is in particuliere handen, een deel is eigendom van de gemeente. De ligging is bijzonder gunstig voor een andere functie dan de bestaande woonfunctie. Gedacht werd aan een hotel of een functie op het gebied van de vrije tijdsbesteding. Verder is aan kantoren gedacht worden of aan bebouwing voor maatschappelijke doeleinden of daarmee vergelijkbare instellingen. Wonen komt niet in aanmerking vanwege de geluidsoverlast in verband met de nabijheid van de Rijksweg A44. Op het terrein bevinden zich een aantal bomen die het behouden waard zijn. In het voorontwerpplan was een wijzigingsbevoegdheid opgenomen op grond waarvan aan de bouw een slank gebouw met een maximale hoogte van 60 m meegewerkt kon worden. Dat idee is inmiddels verlaten. Niettemin betreft het een gunstig gelegen perceel dat wellicht later herontwikkeld kan worden. In het voorliggende bestemmingsplan is de bestaande toestand weergegeven.

6.10. Fabriek van Diastatische Producten.

Tussen de Rijndijk en de Rijn liggen achter en naast een aantal woningen bevindt zich al een groot aantal jaren de Fabriek van Diastatische Producten. Op zich gaat het om een in economisch opzicht aantrekkelijk productiebedrijf. Het bedrijf is echter in de loop der jaren geleidelijk gegroeid en daarmee is ook de milieubelasting op de omgeving toegenomen. Er is nu sprake van een minder wenselijke verhouding tussen de bedrijfsactiviteiten en de woonsituatie van omwonenden. De woningen die de meeste overlast ondervinden van het bedrijf staan aan de Rijndijk en grenzen aan het bedrijf. De invloed van het bedrijf strekt zich echter verder uit, ook in de richting van het Morskwartier.

Zowel voor de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf als voor de uitbreiding van de woonfunctie is verplaatsing van het bedrijf naar een andere locatie vanuit planologisch oogpunt wenselijk. Daarbij verdient het de voorkeur om in overleg met het bedrijf te streven naar verplaatsing van het bedrijf naar een andere locatie in Leiden of elders in de regio. Een complicerende factor is de behoefte van het bedrijf aan vrij grote hoeveelheden koelwater.

Op de naastgelegen kleinere bedrijfsterreinen treft men nog andere functies aan, zoals onder andere opslag en een bouwbedrijf.

Bestemmingsplantechnisch is de situatie voor de locatie tussen Rijndijk 152 en 192 tamelijk complex. Ook de eigendomsverhoudingen zijn divers. Allereerst is er sprake van een historisch gegroeide situatie met bebouwing die nogal afwijkt van het later vastgestelde bestemmingsplan Stevenshof.

- a. Er bevinden zich in het gebied particuliere woningen op gronden die in het bestemmingsplan overeenkomstig het bestaande gebruik (wonen en tuinen) zijn bestemd.
- b. In het gebied bevindt zich de “Diastatische Fabriek”. Deze is positief bestemd voor bedrijfsdoeleinden met een wijzigingsbevoegdheid naar wonen.
- c. Tenslotte zijn er nog de bedrijfspanden aanwezig op naastgelegen gronden die deels positief zijn bestemd voor bedrijfsdoeleinden.

Voor deze locatie zijn de bedrijven zo strak mogelijk bestemd. Uitbreiding van deze functie is hierdoor niet mogelijk. Verder is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om hier woningen te bouwen wanneer de locatie vrijkomt. In deze wijzigingsbevoegdheid zijn randvoorwaarden opgenomen ten aanzien van het bouwvolume en de inrichting van het gebied. Het is de bedoeling aldaar ca. 25 à 30 woningen te bouwen. Deze woningen zullen qua type en afmetingen moeten aansluiten aan de bestaande huizen aan de Rijndijk. Alleen op het perceel dat aan de busroute grenst is iets hogere bebouwing mogelijk. Er moet voorts worden voorzien in een openbare wandelroute langs de Rijn. In samenhang met de hierna te bespreken Hoogwerkerlocatie kan aldus een aantrekkelijke wandroute langs het water worden gecreëerd.

6.11. Hoogwerkerlocatie

Juist ten westen van de brug over de Rijn (alleen bestemd voor openbaar vervoer en langzaamverkeer) langs de Rijndijk, bevindt zich een vrij groot perceel waarop tot voor kort hoogwerkers werden gestald. Voorheen was er een aannemingsbedrijf. Daarnaast bevindt zich een perceel waar ook bedrijfsuitoefening heeft plaatsgevonden. Beide percelen kunnen herontwikkeld worden. Daarbij kan zowel aan woningbouw als aan een combinatie met bedrijvigheid gedacht worden. Er kan een insteekhaven worden aangelegd zodat een aantal woningen over een eigen aanlegplaats kan beschikken. Langs het water wordt een openbare wandelroute aangelegd. Zoals reeds is aangegeven wordt gedacht aan een combinatie van wonen en werken. Er kunnen ook woon-werkwoningen worden gebouwd, of woningen in combinatie met kantoren, laboratoria, kleinschalige productiebedrijven, ICT-bedrijven en dergelijke. Voorwaarde is dat de invulling een hoogwaardige uitstraling krijgt. Het gebied moet bij transformatie een hoge beeldkwaliteit hebben. Overigens wordt de bestaande situatie overeenkomstig het bestaande gebruik en het in het verleden uitgeoefende gebruik voor bedrijfsdoeleinden bestemd. Er is geen verplichting voor de gemeente om de verandering actief mogelijk te maken. De bestaande bedrijfsgebouwen mogen eventueel vernieuwd worden.

Aangezien er nog geen concrete plannen zijn is een wijzigingsbevoegdheid naar wonen in het plan opgenomen. Er wordt voorzien in een insteekhaven en in een openbare voetgangersroute die aansluit op de route die gecreëerd kan worden als de fabriek van diastatische producten zou vertrekken

6.12. Ommedijkseweg

Langs de Ommedijkseweg ten westen van de A44 en grenzend aan de gemeenten Wassenaar en Katwijk liggen nog gronden binnen de gemeentegrenzen van Leiden. Naast wonen treft men er de bestemmingen groenvoorzieningen en recreatieve doeleinden aan. Hier wordt aangesloten op het Natuur en Recreatiegebied Valkenburgseplas en het Smalspoormuseum. Achter de woningen aan de Ommedijkseweg is ook De Graaf's Autorecycling gevestigd. In het nog van kracht zijnde bestemmingsplan is dit bedrijf wegbestemd. Op basis van het overgangsrecht en met vergunning van de Provincie kan het bedrijf echter nog blijven functioneren. Een bouwvergunning voor uitbreiding van het bedrijf is, voor zover op Leids grondgebied gelegen, tot op heden op basis van het vigerende bestemmingsplan geweigerd. Gezien de historische situatie is het bedrijf nu als zodanig bestemd. Verdere uitbreiding van de bedrijfsbebouwing wordt niet mogelijk gemaakt.

6.13 Kenauweg

De Kenauweg is de belangrijkste ontsluitingsweg van het tussen de Stevenshof en de A44 gelegen bedrijventerrein. Het huidige profiel is echter te smal om op een goede manier te voorzien in de verkeersstromen, het parkeren en het manoeuvreren met vrachtwagens ten behoeve van het laden en lossen van bedrijven. Om de Kenauweg in de toekomst beter in te kunnen richten voor deze verschillende functies, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in het bestemmingsplan die de verbreding van de Kenauweg mogelijk maakt. De wijzigingsbevoegdheid voorziet in een uitbreiding van de verkeersbestemming.

7. Water en ecologie

7.1. Waterhuishouding

Deze waterparagraaf bestaat uit respectievelijk: beleidskader, het waterbeheer en hoe de watertoets wordt ingevuld, de beschrijving van het huidige watersysteem en de vertaling van het beleid naar het bestemmingsplan.

7.1.1. Beleidskader water

Vierde Nota Waterhuishouding (1998)

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

Kabinetsstandpunt Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw (2000)

Dit kabinetsstandpunt, grotendeels gebaseerd op het Advies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw, beschrijft de nieuwe aanpak van het waterbeheer, met name in thema's als veiligheid en wateroverlast. Belangrijk is het anticiperen op klimaatveranderingen in plaats van reageren en het voorkomen van afwenteling van knelpunten door toepassing van de drietrapsstrategie eerst vasthouden, dan bergen en dan pas aan- en/of afvoeren van water. Bij het creëren van meer ruimte voor water is combineren met andere functies gewenst en moet zoveel mogelijk worden aangesloten bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Nota Bruisend Water (1999) en Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004 (2000)

Door middel van de "Nota Bruisend Water" en het "Beleidsplan Milieu en Water" heeft de provincie aangegeven op welke wijze invulling kan worden gegeven aan duurzame (stedelijke) watersystemen. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Zuid-Holland moet meer rekening worden gehouden met de consequenties van onder meer klimaatverandering. Bij keuzes ten aanzien van het waterbeheer en ruimtelijke ontwikkelingen moet gezocht worden naar flexibele en veerkrachtige oplossingen. In het Provinciaal Waterhuishoudingsplan is de basisfunctie van het water in het plangebied vastgelegd als "bebouwd gebied". Binnen het thema Vitaal stedelijk gebied zijn de beleidsspeerpunten:

- 10% water in en rond de stad en berging en buffering in stedelijk groen;
- diffuse verontreinigingen in bestaand stedelijk gebied saneren, zoals afspoeling van wegen en daken, riooloverstorten, lekkende riolering, gebruik van strooizout en bestrijdingsmiddelen;
- belevingswaarde van water in de stad vergroten door het zichtbaar te maken voor de bewoners;
- waar mogelijk natuurvriendelijk oeverbeheer.

Beleid Hoogheemraadschap van Rijnland

Het beleid van Rijnland is onder andere vastgelegd in de Keur en beleidsregels en het Waterbeheerplan. Meer informatie is te vinden op www.hhrijnland.nl

Watertoetsprocedure

De watertoetsprocedure houdt in het kort in dat een initiatiefnemer (gemeente projectontwikkelaar, particulier) in een zo vroeg mogelijk stadium contact zoekt met de waterbeheerder(s) voor overleg over het plan.

In een aantal gevallen is het doorlopen van de watertoetsprocedure wettelijk verplicht:

- een provinciale structuurvisie;
- een regionale structuurvisie;
- een gemeentelijke structuurvisie;
- een bestemmingsplan;
- een projectbesluit.

Keur

De Keur is de algemene verordening van een waterschap. En dus van Rijnland. Daarin staat wat verboden is en wat daarentegen is verplicht. Zolang het gaat om de taken van een waterschap: de zorg voor de watergangen, waterkeringen, het waterpeil en het verkeer op het water. Via een vergunningenstelsel kan iemand ontheffing krijgen van zo'n gebod of verbod. Aan een verleende vergunning worden dan voorwaarden gesteld.

Waterbeheerplan 2006-2009

In het Waterbeheerplan (WBP) staan het beleid en de maatregelen die het Hoogheemraadschap van Rijnland per jaar gaat uitvoeren voor het oppervlaktewater voor de periode tot 2009.

Nota Waterneutraal bouwen (2007)

In de Nota Waterneutraal Bouwen is het beleid van het hoogheemraadschap van Rijnland op dit punt nader uitgewerkt voor boezemland. Boezemland bestaat uit gebieden die vrij het water afvoeren (zonder tussenkomst van een gemaal) naar het open water van Rijnlands boezem. Deze boezem vormt het geheel van plassen, meren en kanalen die met elkaar in open verbinding staan. Dit zijn o.a. alle grote kanalen en meren in het gebied van Rijnland. Leiden is voor het grootste deel boezemland, De Waard in zijn geheel.

Kort gezegd komt het beleid voor waterneutraal bouwen in boezemland op het volgende neer:

Het extra waterbezwaar in boezemland als gevolg van de toename van verhard oppervlak (bebouwing, drainage e.d.) 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.

Waterplan Leiden (2007)

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

Keur en Beleidsregels 2006

De "Keur en Beleidsregels 2006" maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen (dijken en kaden), watergangen (kanalen,

rivieren, sloten, beken) en andere waterstaatswerken (bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen). Er kan een ontheffing van de in de Keur vastgelegde gebieds- en verbodsbepalingen worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt wordt dat geregeld in een Keurvergunning. In de beleidsregel, die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt. Ten aanzien van natuurvriendelijke oevers wordt het beleid aangepast. Uitgangspunt is dat Rijnland streeft naar 100% natuurvriendelijke oevers. Wanneer een watergang wordt aangepast of gegraven, dan streeft Rijnland naar een oeverinrichting met een talud van minimaal 1:3.

Bij werken of ontgravingen bij het oppervlaktewater moet advies worden ingewonnen bij de waterbeheerder (Hoogheemraadschap van Rijnland). He is op grond van het Rijnlands Keur verplicht om een vergunning aan te vragen voor het aanpassen van het oppervlaktewater en in sommige gevallen op grond van de wet Verontreiniging oppervlaktewater. Dempingen moeten mogelijk in het kader van het Besluit Bodemwaliteit worden gemeld. Formulieren voor meldingen en vergunningen kunnen worden gedownload op de website www.rijnland.net onder de knop E-loket.

Beleid gemeente

De gemeente streeft samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland in het algemeen naar een duurzaam stedelijk waterbeheer. Tevens zullen in het kader van het Waterplan Leiden concrete maatregelen voor het verbetering van het watersysteem van Leiden worden uitgewerkt. Maatregelen die in het kader van duurzaam stedelijk waterbeheer getroffen kunnen worden, zijn onder andere:

- de inrichting van de watergangen: zo min mogelijk duikers, bevorderen van watercirculatie en het vermijden van doodlopende watergangen;
- het voorkomen van aantasting van het aquatisch ecosysteem;
- het zoveel mogelijk afkoppelen van schone verharding: in de huidige situatie wordt het regenwater via traditionele gemengde rioolstelsels direct, samen met het afvalwater, afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. De gevolgen zijn een verminderde stroming naar de grondwatervoorraad (verdroging), een capaciteitsprobleem bij waterzuiveringsinstallaties en het zuiveren van relatief schoon water. Om dit negatieve proces te keren is het goed denkbaar om bij nieuwe inbreidingsprojecten of grotere woningverbetering- en herinrichtingprojecten het dakwater en regenwater te scheiden. Daarnaast moeten mogelijkheden worden gezien om hemelwater bovengronds af te voeren.
- maatregelen richten op het vasthouden van water (zowel regenwater als gebiedseigen (kwel)water) en vertragen van de waterafvoer afkomstig van verhard oppervlak.

Waterbeheer, samenwerking en watertoets

Waterbeheer

Het plangebied ligt in het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland, dat per 1 januari 2005 zowel het waterkwantiteits-, het waterkwaliteitsbeheer en de zorg voor de waterkeringen (een deel van de boezemwateren is in onderhoud bij de gemeente). De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud van kaden en beschoeiingen waarvan de gemeente kadastraal eigenaar is.

Samenwerking met waterbeheerder

Voor het beleidskader water op rijks- provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau wordt verwezen naar het hiervoor beschreven beleidskader.

Met betrekking tot de visie over de opzet en het functioneren van het toekomstige watersysteem van de gemeente Leiden wordt door de gemeente en de waterbeheerder een waterplan opgesteld. In het kader van het Waterplan Leiden zullen de gemeente

en de waterschappen aanvullende en/of nieuwe beleidsafspraken maken ten gunste van een kwalitatief goed woon- en leefklimaat voor mens, flora en fauna. Afhankelijk van de lokale situatie zullen bij toekomstige uitbreidings- en/of reconstructieplannen afspraken gemaakt worden tussen de gemeente en waterbeheerder om zo optimaal mogelijk aan de voorwaarden voor een kwalitatief goed watersysteem tegemoet te komen.

Inzake de emissievermindering van het afvalwater kan worden verwezen naar het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) dat mede in overleg met de waterbeheerder tot stand is gekomen. In het GRP komen bijvoorbeeld aan de orde: het toepassen van een (verbeterd) gescheiden systeem, het afkoppelen van schoon verhard oppervlak en het aanpakken van de riooloverstorten.

Watertoets bestemmingsplan

Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd over deze waterparagraaf, de plankaat en de voorschriften.

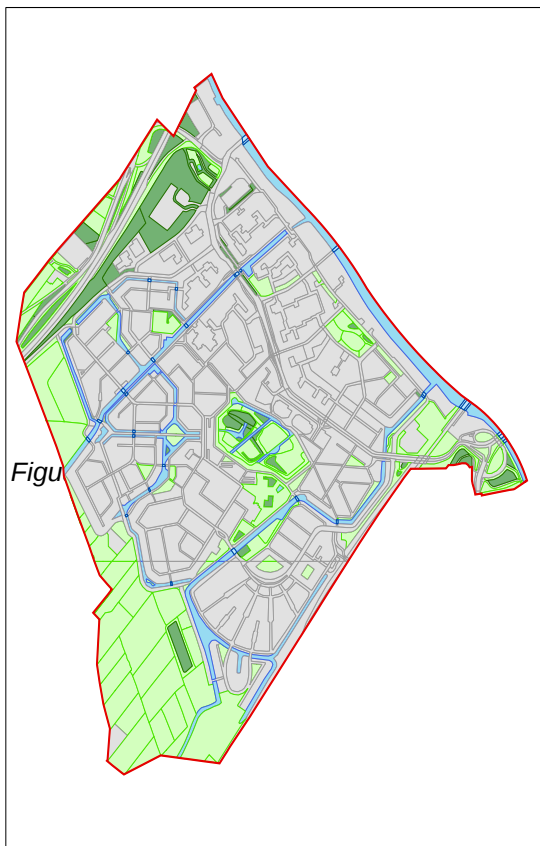
Beschrijving huidige watersysteem

Oppervlaktewater

De wijk Stevenshof is gebouwd op het klei- en veenweidegebied van de Stevenshofjespolder, de Papenwegse polder en de Noordhoflandsepolder. De oude landschapsstructuur is deels nog terug te vinden langs de Dobbewatering en de Veenwatering, die dwars door de wijk heen lopen. Ook in het Stevenspark is nog iets terug te zien van het oude verkavelingspatroon van het vroegere weiland. Het plangebied bestaat in de huidige situatie vrijwel geheel uit boezemland, dat wil zeggen land dat zonder hulp van gemalen afwatert naar het boezemwater. De Oude Rijn, de Veenwatering en de Dobbewatering behoren tot het boezemwatergangenstelsel (streefpeil NAP -0,60 m).

Een klein deel van het plangebied aan de noordwestzijde ligt in de Stevenshofjespolder. Een deel van de watergang hier betreft hoofdwaterringang.

De aanwezigheid van open water in stedelijk gebied wordt veelal door bewoners gewaardeerd. Water draagt bij aan de kwaliteit van de ruimtelijke structuur.



Waterkwaliteit

De kwaliteit van het water in Leiden wordt gemeten door het hoogheemraadschap. De waterkwaliteit in het plangebied Stevenshof is matig. Overigens wijkt dit niet af van de situatie zoals die geldt voor andere delen van Leiden. Stoffen die een aandachtspunt vormen zijn fosfaat, stikstof, zuurstof en zware metalen (koper en nikkel). De concentraties van deze stoffen liggen boven de MTR-waarden (Maximaal Toelaatbaar Risico). De MTR waarden zijn streefwaarden. Op dit moment kunnen grote delen van Zuid – en Noord-Holland niet aan deze waarden voldoen. Mogelijke oorzaken van de matige waterkwaliteit zijn inlaatwater, riooloverstorten en diffuse verontreinigingen zoals bestrijdingsmiddelen en afstroming van vervuild oppervlak.

Riolering

In de Stevenshof is de riolering van het type gemengd systeem. Afvalwater en regenwater worden beide in dit systeem afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. Onder vrij verval stroomt het water naar het (laagstgelegen) verzamelpunt op de hoek Dobbedreef/Stevenshofdreef. Vandaar wordt het via een persleiding naar de afvalwaterzuivering in Zuid-West getransporteerd.

De nieuw gebouwde woningen, winkels en bedrijven zijn bij de aanleg van de wijk aangesloten op dit stelsel. Tevens heeft een operatie plaatsgevonden om de bestaande bebouwing langs de Rijndijk op het riool aan te sluiten. Deze loosden hun vuilwater namelijk op de Rijn.

Om overstortproblemen bij hevige regenval te vermijden is bij de bouw van de Stevenshof uitgegaan van een relatief hoge verwerkingscapaciteit. Overstorten komen maximaal 4 à 5 maal per jaar voor.

Vertaling beleid water naar bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan heeft een voornamelijk conserverend karakter, maar ook met een aantal (kleinschalige) ontwikkelingslocaties. Deze ontwikkelingen moeten worden besproken worden in het kader van de watertoets.

Allereerst wordt hierna het algemene beleid beschreven die gelden voor ontwikkelingslocaties in het algemeen, naast het al eerder beschreven beleid in par. 7.1.1. Vervolgens zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in een tabel samengevat als voorbereiding op de watertoets. Per ontwikkeling is een beschrijving opgenomen en is aangegeven welke aspecten vanuit de waterhuishouding en riolering en dus in de watertoets aan de orde zijn.

Duurzaam water algemeen bij ruimtelijke ontwikkelingen, waterkwantiteit

Het Hoogheemraadschap van Rijnland stelt waterkwantitatieve eisen voor voldoende open water. Het beleid is in boezemland de 15%-regel: dit houdt in dat voor iedere verharde uitbreiding in stedelijk gebied 15% van dit oppervlak aan open boezemwater gecreëerd moet worden (bijvoorbeeld in geval van verdichting in het bestaande stedelijke gebied), wanneer er op grote schaal wordt afgekoppeld of wanneer er lokaal knelpunten zijn in het watersysteem.

Ook in het poldergebied geldt de eis van minimaal 15% open water dan wel zoveel water als uit nadere berekening noodzakelijk blijkt.

Langs de hoofdwatgangen in de Stevenshofjespolder is een beschermings- en onderhoudszone aanwezig van 5 meter aan weerszijden, die vrij dient te blijven van bebouwing.

Het Hoogheemraadschap hanteert daarnaast andere voorwaarden binnen het kwantitatieve waterbeheer, zoals het dempingsverbod, het compensatiebeginsel indien toch sprake is van demping en het tegengaan van versnippering in peilvakken. Ook met deze randvoorwaarden moet binnen het plangebied rekening gehouden worden.

Duurzaam water algemeen bij ruimtelijke ontwikkelingen, waterkwaliteit

Bij de inrichting van watgangen wordt gestreefd naar aaneengesloten watgangen met een minimum aan duikers of andere kunstwerken. Vanuit het belang van waterkwaliteit moeten doodlopende watgangen worden vermeden.

Tevens zal bij vernieuwing van de beschoeiingen, en bij nieuwbouw voor bouwmaterialen en straatmeubilair zoveel mogelijk duurzame en niet-uitlogbare materialen gebruikt worden (dus geen koper, zink en lood). De gemeente heeft het Actieplan Duurzaam Bouwen vastgesteld waarin onder andere de problematiek van "uitlogen" aan de orde komt.

Rijnland streeft voorts naar 100% natuurvriendelijke oevers in het stedelijk gebied. Natuurvriendelijke oevers dragen bij aan het zelfreinigend vermogen en aan extra waterberging, en geven tevens een impuls aan de ecologische potenties van de stedelijke watgangen.

Waterkeringen

Langs de boezemwatgangen liggen aan weerszijden boezemwaterkeringen. Binnen de kern- en beschermingszones van deze waterkeringen zijn beperkingen vanuit de Keur aanwezig ten aanzien van bouw- en graafwerkzaamheden. De primair te bestemmen zones Waterkering komen uit het wateroverleg in het kader van de watertoets.

Tabel: Specifieke afspraken per waterrelevante ruimtelijke ontwikkeling

<i>Ruimtelijke ontwikkeling</i>	<i>Relevante wateraspecten</i>	<i>Concrete afspraken watertoets/ kansen</i>
Wijzigingslocatie De Kleine Vink/ station De Vink/ winkelcentrum Alexandrinne Tinneplein verdichting/nieuwbouw/herstructurering met ondergronds parkeren	- geen toename aan verharding - ondergronds bouwen - weinig effect op waterhuishouding	- renovatiemogelijkheden riolering - p.m.
Terrein Rijkswaterstaat aan de Kenauweg verdichting huidige bedrijventerrein, uitbreidingsmogelijkheid dierenasiel in westhoek.	- toename verharding -	- renovatiemogelijkheden riolering - p.m.
Wijzigingslocatie diastatische fabriek parkeren onder maaiveld, jachthavenligplaatsen	- waterkering langs Oude Rijn/ Korte Vliet -	

7.2. Ecologie

Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit bebouwd gebied. Er is daarom natuur te vinden met typische stadse trekjes; vooral in de parken en de groenstroken, in tuinen, maar ook in en om de gebouwen. De aanwezige stadsnatuur is gewend aan de verstoring van de stadse drukte. Veel soorten zoeken de stad juist op, als "wintergast" omdat het altijd een beetje warmer is in de stad, of juist in de zomer omdat de stad broedplaatsen biedt die daarbuiten niet (meer) te vinden zijn. Hierbij kan men denken aan vleermuizen in spouwmuren, zwaluwen of mussen onder de dakpannen, muurvegetaties langs de grachten of egels in een tuin.

Ontwikkelingen

Dit voornamelijk consoliderende bestemmingsplan maakt enkele ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, waardoor natuurwaarden ter plaatse mogelijk worden aangetast. Het is daarom van belang om in een vroeg stadium het Ecologisch Toetsingskader voor stedelijke projecten Leiden (vastgesteld januari 2004) in betreffende projecten in te zetten. Niet alleen natuurwetgeving als de Flora- en faunawet wordt hiermee gediend, ook kansen voor stadsnatuur kunnen met het toetsingskader worden gepakt. Het ecologische toetsingskader geeft inzicht in de diverse verplichtingen die de Flora- en faunawet met zich meebrengt en kan op elk stedelijk project worden toegepast: of het nu gaat om een volledige herstructurering van een buurt of om het plaatsen van een dakkapel.

Onderzoeksplicht

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

Bij de toetsing van nieuwe ontwikkelingen aan de Flora- en faunawet en aan de Vogel- en Habitatrichtlijn moet inzicht worden verkregen in:

- de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten of leefgebieden van beschermde diersoorten en in de effecten van de ruimtelijke ingrepen op deze soorten;
- de noodzaak om ontheffing aan te vragen en de waarschijnlijkheid dat de ontheffing wordt verleend;
- de aanwezigheid van speciale beschermingzones ingevolge de Vogel- en Habitatrichtlijn en de effecten van de ruimtelijke ingreep op deze gebied(en).

De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in bijlage 5.

8. Milieu

In dit hoofdstuk worden milieuaspecten beschreven die van invloed (kunnen) zijn op toekomstige ontwikkelingen in het plangebied en op ruimtelijke- en functionele aspecten die in het bestemmingsplan worden vastgelegd.

8.1. Ruimtegebruik

Zuinig ruimtegebruik is nodig vanwege de beperkte ruimte in Leiden. Zuinig ruimtegebruik is te vertalen in het minimaliseren van onderlinge afstanden tussen verschillende functies (functiemenging) omdat dit de mobiliteitsbehoefte verkleint. Als het bebouwd oppervlak zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt (intensief ruimtegebruik) blijft er ruimte over, bijvoorbeeld voor stedelijk groen. In de Stevenshof is het van belang de groenstructuur te behouden en desnoods te versterken. Met name wanneer in de omgeving van het NS station De Vink gebouwd of geherstructureerd wordt, moet ernaar gestreefd worden op hetzelfde grondoppervlak een groter vloeroppervlak te realiseren. Bij voorkeur wordt gestreefd naar een concentratie van voorzieningen op plekken waar dit mogelijk en gewenst is. Intensief ruimtegebruik bij haltes van het openbaar vervoer betekent dat veel mensen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Tenslotte is het van belang dat er een goede fietsverbinding is naar zowel het centrum als het buitengebied. Ook de wijkvoorzieningen en het station moeten goed met de fiets, bij voorkeur beter dan met de auto, bereikbaar zijn.

8.2. Energie en duurzaam bouwen

In de nota “Bestemmingsplan Nieuwe Stijl” is speciaal aandacht besteed aan duurzaamheid in bestemmingsplannen, ofwel “duurzame ruimtelijke ontwikkeling”. Daarmee wordt bedoeld dat de ruimtelijke ontwikkeling zodanig moet zijn dat zo min mogelijk negatieve effecten ontstaan op het milieu en de menselijke gezondheid. Bij de ontwikkeling van de gemeentelijke- en particuliere inbreidingslocaties worden duurzaam bouwen-principes toegepast. Er is echter pas werkelijk sprake van duurzaamheid¹ wanneer milieukwaliteit in een gebied in samenhang wordt bekeken met ruimtelijke en sociale kwaliteit (veiligheid, belevingswaarde, betrokkenheid bewoners). Daarnaast zullen de principes van duurzaam bouwen worden toegepast bij het beheer van de woningvoorraad en zal aandacht worden gegeven aan energiebesparing. Het bestemmingsplan moet vooral kansen aangeven. Hieronder wordt apart ingegaan op de thema’s energie en duurzaam bouwen.

Energie

De gemeente Leiden heeft een klimaatprogramma vastgesteld. Dat wil zeggen dat de gemeente een inspanningsverplichting op zich heeft genomen om de CO²-uitstoot in 2020 ten opzichte van 1990 te halveren. Daarnaast is er landelijk beleid dat in 2020 20% van ons energiegebruik duurzaam moet worden opgewekt.

In de Stevenshof wordt stadsverwarming toegepast. Bij de aanleg van de wijk is destijds besloten gebruik te maken van warmte-kracht koppeling. Koelwater van de energiecentrale aan de Lange Gracht wordt via een buizensysteemleiding naar de Stevenshof gevoerd om daar te worden gebruikt voor de verwarming van woningen.

¹ Een duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie, zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. (Bron: Commissie Brundtland (1987))

Duurzaam Bouwen

Duurzaam bouwen heeft in de gemeente Leiden de volle aandacht. Leiden wil zowel nieuwe als bestaande bouwlocaties duurzaam inrichten, bouwen (revitaliseren) en beheren. Een gebied als Stevenshof, met zijn inbreidingsplannen biedt daartoe mogelijkheden. De gemeente streeft ernaar bij elk bouwplan de schade aan het milieu op korte en lange termijn zoveel mogelijk te beperken. Zij wil daarmee de kwaliteit en duurzaamheid van de stedelijke ontwikkeling op een zo hoog mogelijk niveau brengen. Als de gemeente opdrachtgever is voor een bouwproject, gelden de richtlijnen voor duurzaam bouwen. Deze richtlijnen gaan verder dan de wet vereist, maar leveren een onbetwist milieuvoordeel op. Kwaliteit en Duurzaam wordt berekend met behulp van de Gemeentelijke Prestatie Richtlijn voor gebouwen (GPR-Gebouw). Het resultaat wordt in school-cijfers van 1 tot 10 uitgedrukt. Een score van 8.0 is de maatlat. Op de site van de Milieudienst West-Holland (www.mdwh.nl) zijn de richtlijnen terug te vinden. Voor woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, architecten en aannemers zijn de richtlijnen voor duurzaam bouwen niet verplicht. De gemeente stimuleert deze partijen echter wel om aan de richtlijnen te voldoen door het gratis beschikbaar stellen van de Gemeentelijke Prestatie Richtlijn voor gebouwen (GPR-Gebouw) voor het berekenen van de kwaliteit en duurzaamheid. Een score van 7.0 is de maatlat.

8.3. Bedrijvigheid

Algemeen

De aanwezigheid van bedrijven nabij een gebied, waar voornamelijk wordt gewoond, kan een spanningsveld met zich meebrengen. Dit wordt veroorzaakt door de aanwezige en potentiële milieubelasting die met deze bedrijfsactiviteiten samenhangen. De manier waarop en de mate waarin een bedrijf als hinderlijk ervaren wordt, 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.

Leiden streeft naar een zo laag mogelijke milieubelasting van bedrijven op de omgeving.

Zonering in bestemmingsplannen

Om het hiervoor genoemde spanningsveld te beheersen zijn twee instrumenten voorhanden; de milieuwetgeving en het bestemmingsplan.

De milieuwetgeving, en dan met name de Wet milieubeheer, regelt bij vestiging van een individueel bedrijf door middel van vergunningen of algemene regels welke voorzieningen er getroffen moeten worden om de milieubelasting tegen te gaan of in ieder geval te beperken.

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om bedrijven al dan niet toe te staan.

Verder kan door het realiseren van een afstand tussen bedrijven en milieugevoelige functies (zoneren) de milieubelasting worden beperkt. Afhankelijk van de afstand tot milieugevoelige functies zoals woningen kunnen bepaalde bedrijfsactiviteiten worden toegestaan. Deze afstand wordt bepaald door de milieubelasting van de betreffende bedrijfssoort.

Lijst met bedrijfsactiviteiten

De potentiële milieubelasting van de verschillende soorten bedrijvigheid wordt bepaald op basis van de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten. De lijsten met bedrijfsactiviteiten van deze publicatie zijn in bijlage 1 t/m 4 van de voorschriften opgenomen ("VNG-lijst"). 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, geluidhinder en gevaar getoetst.

Aan te houden richtafstanden

De potentiële milieubelasting wordt in de VNG-lijst uitgedrukt in richtafstanden die aangehouden moeten worden tussenm bijvoorbeeld, het bedrijf en een “rustige woonwijk”. In de VNG-lijst worden 6 categorieën onderscheiden, met afstanden variërend van 0-10 meter tot meer dan 1.500 meter. De categorieën betreffen: categorie 1: De gewenste minimumafstand is 0 tot 10 meter. Deze categorie bedrijven betreft (bedrijfs)activiteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn in woonwijken.

categorie 2: De gewenste minimumafstand is 30 meter. Dit zijn (bedrijfs)activiteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing toelaatbaar zijn, echter alleen in gebieden met gemengde functies.

categorie 3: De gewenste minimumafstand is 50 respectievelijk 100 meter. Dit zijn (bedrijfs)activiteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken.

categorie 4: De gewenste minimumafstand is 200 respectievelijk 300 meter. Deze categorie betreft (bedrijfs)activiteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn.

categorieën 5 en 6: De gewenste minimumafstand is voor categorie 5 500 - 1.000 meter en voor categorie 6 1.500 meter. Het zijn bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op grote afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn.

Afwijken van de richtafstanden

De bovenbeschreven criteria voor de toelaatbaarheid gaan uit van zonering ten opzichte van een “rustige woonwijk”. Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan voor andere omgevingstypen dan “een rustige woonwijk” worden afgeweken van de richtafstanden.

Door het hanteren van de richtafstanden uit de VNG-publicatie, kan het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor worden voorkomen. De praktijk leert echter dat het ontstaan van daadwerkelijke milieuknelpunten, door toepassing van gerichte maatregelen in het milieuvergunningenspoor, ook bij kleinere afstanden goed kan worden voorkomen. Bij de toepassing van kleinere afstanden in een bestemmingsplan worden de volgende uitgangspunten bij afwijkende gebiedstypen gehanteerd:

- leidraad is de aanbeveling van de VNG om afwijkingen van richtafstanden naar beneden (dus toepassing van een kortere afstand dan de richtafstand) in beginsel te beperken tot één afstandsstap (dus bijvoorbeeld van 100 naar 50 m);
- de richtafstanden worden voor alle milieuaspecten in gelijke mate verlaagd.

Plangebied: algemene toelaatbaarheid

Het grootste deel van het plangebied heeft een woonkarakter, waar alleen bedrijven worden toegestaan uit milieucategorie 1. Toch is op enkele locaties sprake van enige vorm van functiemenging (maatschappelijke voorzieningen, detailhandel en wonen). Het gaat hier om de Stevensbloem en het A.Tinneplein. Daarnaast is het noordelijk deel van het plangebied gelegen langs een drukke verkeersweg (A44), waardoor het hinderniveau reeds hoger ligt dan bij een “rustige woonwijk”.

In het plangebied kan de Rijndijk beschouwd worden als een gebied met een gemengd karakter dat steeds meer het karakter krijgt van een rustige woonwijk. Bedrijven verdwijnen en woningbouw komt daarvoor in de plaats.

Gelet op de aard van het plangebied worden in de genoemde gemengde gebieden activiteiten toegestaan uit categorieën 1 en 2, zoals deze in de VNG-lijst 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 gemengde functies.

Bedrijfsinventarisatie

Voor het plangebied zijn de aanwezige bedrijven geïnventariseerd en ingeschaald volgens de VNG-lijst. De meeste bedrijven die in de Stevenshof gevestigd zijn, zijn gelegen aan de Rijndijk en de Kenauweg of bevinden zich in de omgeving hiervan. Deze bedrijven behoren tot categorie 2 en 3, met uitzondering van de Fabriek Diastatische Producten BV (FDP) aan de Rijndijk 156 die in milieucategorie 4 valt. Een bedrijvenlijst is als bijlage 2 bijgevoegd.

De meeste van de bedrijven onder milieucategorie 3 of 4 vallen, voldoen niet aan de aanbevolen afstanden tot woningbouw uit “Bedrijven en milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Dit is in historisch gegroeid. Rond de bedrijven aan de Kenauweg en de Hadewychlaan is een hoog achtergrondgeluidniveau ten gevolge van de ligging nabij de A44. Hierdoor is geen sprake van een rustige woonwijk maar van een gemengd gebied nabij een drukke verkeersader. In plaats van de gebruikelijke 50 meter kan daarom voor geluid worden volstaan met een afstand van 30 meter tot woningen. Hierdoor kunnen in dit gebied bedrijven van categorie 3.1 gevestigd worden, met uitzondering van bedrijven die veel geluid veroorzaken. In de rest van het plangebied worden bedrijven in categorie 3 en 4 aanvaard als het een gegroeide, bestaande situatie betreft. De betreffende activiteiten krijgen een specifieke aanduiding, om er zorg voor te dragen dat deze in de toekomst kunnen worden blijven uitgevoerd (de betreffende subbestemming is in de bedrijfsinventarisatie aangegeven). Dit houdt voor de betreffende bedrijven in dat bij bedrijfsbeëindiging of –verplaatsing zich alleen nog maar een soortgelijk bedrijf kan vestigen of een bedrijf dat wel toelaatbaar wordt geacht. Dit neemt niet weg dat bij wijziging van de aard van het bedrijf een nieuwe situatie ontstaat en dan wel degelijk rekening moet worden gehouden met de woonomgeving en de door de VNG aanbevolen afstanden.

In verband met milieuhinder zijn de zwaardere bedrijven ongewenst in of nabij een woonomgeving. Deze bedrijven worden daarom alleen toegestaan geconcentreerd in het gebied rond de Kenauweg.

Aan de Rijndijk aan de zijde van de Rijn liggen achter en naast een aantal woonpanden ook een aantal bedrijfspanden. Een bedrijf dat voor omwonenden hinder veroorzaakt is de Fabriek Diastatische Producten BV (FDP). De fabriek van Diastatische Producten verwerkt mout en gerst. Aan de Rijndijk waren voorheen meerdere bedrijven gevestigd. Met de bouw van de Stevenshof, het verdwijnen van een aantal bedrijven en het doodlopend worden van de Rijndijk heeft de wijk waar de fabriek gevestigd is steeds meer het karakter gekregen van een rustige woonwijk. Een productiebedrijf van de grootte van de FDP past niet goed in een rustige woonwijk. Gezien de bestaande klachten en de locatie van het bedrijf (gelegen in een rustige woonwijk) zijn er voldoende redenen om een andere locatie voor het bedrijf te zoeken. Een concreet uitzicht op een eventuele verplaatsing van de fabriek naar nieuwe locatie is er echter niet, zodat het bedrijf FDP in dit bestemmingsplan zodanig bestemd wordt dat uitbreiding of (nieuw)vestiging van dit type bedrijven niet langer mogelijk is. In dit bestemmingsplan worden op deze locatie door middel van een wijzigingsbevoegdheid woningen mogelijk gemaakt.

Bedrijven grenzend aan het plangebied

Hoge Morsweg 113 A, Scheepswerf Akerboom BV

De scheepswerf is een categorie 5 bedrijf. De provincie Zuid-Holland is bevoegd gezag en heeft voor industrieterrein Akerboom een geluidzone ex. art. 53 jo. 57 Wgh vastgesteld. Omdat woningbouw mogelijk wordt gemaakt, wordt binnen de zone waarbij een geluidniveau geldt van 50-55 dB(A) een hogere grenswaarde procedure gevolgd. In de geluidzone van industrieterrein Akerboom kunnen op grond van de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt binnen de 55 dB(A)-contour. De geluidcontouren van industrieterrein Akerboom zijn op de plankaart aangegeven.

Hoge Morsweg 132, M.V. van der Meij

De machinefabriek is een categorie 3 bedrijf waarvoor een afstand tot woningen geldt van 100 meter. De werkelijke afstand tussen deze inrichting en de ontwikkelingslocaties aan de Rijndijk is momenteel 50 meter. Op basis van de feitelijke activiteiten van het bedrijf, wordt deze afstand aanvaardbaar geacht.

Amphoraweg 20, Wernink Beton

Dit is een categorie 4 bedrijf met een geluidzone die alleen in de uiterste oosthoek van het plangebied valt, over een gedeelte van de Rijn. De zone heeft geen invloed op ontwikkelingslocaties.

Nieuweweg

Aan de Nieuweweg bevindt zich een fok- en africhtstal voor paarden. De aan te houden afstand tussen een dergelijk bedrijf bedraagt volgens de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' 50 meter. De afstand tussen dit bedrijf en de dichtstbijzijnde woning in het plangebied bedraagt meer dan 300 meter. Dit bedrijf vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

8.4. Horeca

In de Stevenshof zijn enkele horecagelegenheden aanwezig: een snackbar in het winkelcentrum (aan) de Stevensbloem, een snackbar, een chinees afhaalrestaurant en een snackbar/eetcafé aan het Alexandrine Tinneplein bij NS-station de Vink en een hotel-restaurant Het Haagsche Schouw aan de Haagsche Schouwweg aan de noordzijde van het plangebied (zie bijlage 4).

Horeca-activiteiten kunnen milieuoverlast voor de omgeving veroorzaken (met name geluidsoverlast voor omwonenden). Om er zorg voor te dragen dat de milieubelasting voor omwonenden als gevolg van horeca-activiteiten beperkt blijft, worden in dit bestemmingsplan in het algemeen alleen horeca-activiteiten uit categorie I en II toegestaan, zoals genoemd in de begripsbepaling van de voorschriften. Dit zijn horeca-activiteiten die de minste vorm van hinder veroorzaken, zoals lunchrooms, ijssalons en broodjeszaken en horeca-activiteiten met een beperkte hinder zoals cafetaria, snackbars en shoarmazaken.

Bij reeds aanwezige horecabedrijven die in een hogere categorie vallen (III), wordt tevens de betreffende hogere categorie toegestaan. Het gaat hierbij om restaurants. Voor de reeds aanwezige horecabedrijven die in een specifieke categorie vallen (VI) wordt naast categorie I alleen de specifieke categorie toegestaan. Het gaat hierbij om een hotel aan de Haagsche Schouwweg.

8.5. Sportvelden

Aan de zuidoostzijde van het plangebied bevindt zich een openlucht ijsbaan met kantine en een tennispark. De ijsbaan en het tennispark bevinden zich niet nabij een ontwikkelingslocatie.

8.6. Externe veiligheid

Algemeen

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water;
- vervoer van gevaarlijke stoffen via leidingen.

Bij het aspect externe veiligheid zijn een tweetal begrippen van belang, te weten: plaatsgebonden risico (grenswaarde) en groepsrisico (oriënterende waarde). De grenswaarde voor het individuele risico voor woningen en kwetsbare objecten wordt gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar. Dat wil zeggen dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bouwen plek maximaal één op de miljoen per jaar mag zijn. Bovendien geldt een inspanningsverplichting voor het groepsrisico (de kans dat een grotere groep mensen bij een dergelijk ongeval is betrokken).

Leiden heeft de ambitie om op plaatsen waar gewerkt wordt of waar mensen om andere redenen langere perioden verblijven (scholen, ziekenhuizen en woonwijken), het plaatsgebonden risico onder de 10^{-7} (één op de tien miljoen) per jaar te houden. Voor het groepsrisico geldt een oriënterende waarde: de kans op 10 dodelijke slachtoffers moet liefst onder de 10^{-5} (één op de honderdduizend) per jaar blijven, de kans op 100 dodelijke slachtoffers onder de 10^{-6} per jaar, enz. De gemeente mag van deze waarde afwijken als daar zwaarwegende redenen voor zijn. Bovendien geldt een verantwoordingsplicht in gevallen waar het groepsrisico toeneemt. Wanneer bijvoorbeeld binnen het effectgebied van een risicobron huizen worden gebouwd, moet de gemeente aantonen dat dit verantwoord is. Dergelijke situaties worden met dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt.

Externe veiligheid en bedrijven

Voor veiligheid in de nabijheid van bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI). In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen bedrijven die vallen onder het BEVI.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Over de A44 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats waaraan risico's zijn verbonden. De Nota vervoer gevaarlijke stoffen (2006) en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) geven aan dat in het gebied buiten de 200 meter zone van de A44 geen beperkingen aan het ruimtegebruik worden gesteld. In het gebied binnen de 200 meter van de Rijksweg moet in principe het groepsrisico worden verantwoord. Een gedeelte van de Stevenshof ligt in de 200 meter zone. Derhalve is een groepsrisicoverantwoording vereist.

Bij het weggedeelte A44 Leiden-Leidschendam ligt de PR 10^{-6} contour niet buiten de A44. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico lager is dan 10^{-6} per jaar en in het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (rapportnummer 141223/EA8/OK1/000641/sfo, dd 26 juni 2008 Arcadis). De prognose voor 2020 geeft aan dat het transport van gevaarlijke stoffen in enige mate toeneemt. Dit heeft geen gevolgen voor de ligging van de PR 10^{-6} .

De risico's worden veroorzaakt door het transport van brandbare gassen zoals LPG. Het aantal transporten van brandbare gassen in 2006 bedroeg 924 en dit aantal zal niet veranderen. Het totale aantal transporten van gevaarlijke stoffen bedroeg in 2006 circa 5800 en kan tot 2020 toenemen tot circa 6500 (bron Rijkswaterstaat, toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen).

Het bedrijventerrein aan de Kenauweg ligt gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A44. In de 200 meter zone zijn ongeveer 150 personen werkzaam in de dagperiode. Het aantal woningen binnen het invloedsgebied bedraagt circa 100. Het totaal aantal personen binnen het invloedsgebied aan de Leidse kant van de Rijksweg komt daarmee op 270 in de dagperiode en 240 in de nachtperiode (standaard aanwezigheidsfactoren cf handreiking GR-verantwoording toegepast) en de personendichtheid op 14 respectievelijk 12 per hectare. Aan de westzijde van de A44 in de gemeente Katwijk-Rijnsburg-Valkenburg is binnen 200 meter van de rijksweg verspreid liggende bebouwing aanwezig. De situatie langs de A44 kan derhalve beschouwd worden als eenzijdig bebouwd.

Als de vuistregels uit de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, bijlage 3 worden toegepast dan wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico op dit moment niet overschreden. In de toekomst zal dat niet veranderen. Het bestemmingsplan Stevenshof maakt namelijk geen ontwikkelingen mogelijk die leiden tot een grotere personendichtheid binnen het invloedsgebied.

Er is geen aanleiding tot het treffen van extra risicoreducerende maatregelen. Het bedrijventerrein en de woongebieden zijn in geval van een calamiteit goed bereikbaar voor hulpdiensten. In het invloedsgebied zijn geen gebouwen zoals ziekenhuizen, verpleeghuizen, basisscholen aanwezig, waarvan verwacht kan worden dat de aanwezigen verminderd zelfredzaam zijn.

Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

De meest recente gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor komen uit de publicatie van Prorail, 'Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor; een beleidsvrije marktprognose' van 5 december 2003. Deze publicatie is op 26 april 2004 door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer aangeboden en heeft daarmee een officiële status gekregen.

Uit de prognose blijkt dat via Leiden geen structureel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en dat dit op grond van marktontwikkelingen voor de planperiode ook niet verwacht wordt.

Prorail wil in de toekomst de mogelijkheid behouden om in beperkte mate gevaarlijke stoffen te vervoeren over het baanvak Den Haag – Leiden – Haarlem. Deze optie veroorzaakt echter geen ruimtelijke beperkingen in de omgeving van het spoor.

Volgens Prorail moet bij de inrichting van gebouwen in de spoorzone wel rekening worden gehouden met vluchtroutes voor aanwezigen in het geval van een ongeluk met gevaarlijke stoffen op het spoor.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over water

In de Risicoatlas hoofdvaarwegen Nederland (20 februari 2003, Rijkswaterstaat) wordt een vaarwegindeling op basis van vervoerstromen gegeven. De Rijn van Leiden naar Katwijk is in de risicoatlas niet als hoofdvaarweg aangemerkt. Dit betekent dat de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen per tankschip via deze route zodanig is, dat deze transportstroom voor externe veiligheid niet relevant is. Er hoeft daarom in verband met ruimtelijke ontwikkelingen geen rekening mee te worden gehouden.

Vervoer van gevaarlijke stoffen door transportleidingen

Het vigerende beleid met betrekking tot hogedruk aardgastransportleidingen is de circulaire van VROM getiteld "zonering rondom hoge druk aardgastransportleidingen" uit 1984. Hierin staan standaardafstanden afhankelijk van druk en diameter van de leiding. Momenteel wordt het beleid rond hogedruk aardgastransportleidingen herzien omdat een risicoanalyse uitwijst dat grotere afstanden nodig zijn om de externe veiligheid te waarborgen. In de tussentijd worden gemeenten verzocht het RIVM te raadplegen voor vragen over veiligheidsafstanden. Het RIVM zal de juiste (maximale)

veiligheidsafstanden verstrekken. In ieder geval dienen minimaal de afstanden uit huidige circulaire te worden aangehouden.

Aan de zuidelijke rand van het plangebied, bij de Nieuweweg, loopt een regionale aardgastransportleiding. In het plangebied is direct naast de gasleiding een agrarisch bedrijfsgebouw gelegen. Volgens de plankaart ligt de gasleiding (die door Gasunie is ingetekend) op 0 meter van een hoek van het gebouw. De circulaire uit 1984 geeft voor onderhavige gasleiding een minimale afstand tot bebouwing van 4 meter. Deze afstand geldt voor gebieden met verspreide bebouwing, zoals hier het geval is.

Conform het interimbeleid is het RIVM is gevraagd de juiste (maximale) veiligheidsafstanden te geven behorende bij deze leiding. De gegeven afstand komt overeen met de ligging van de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar, of de huidige bebouwingsafstand. Voor deze leiding bedraagt de maximale veiligheidsafstand 50 meter. Deze afstand geldt voor gebouwen met een maximale hoogte van 10 meter.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet aandacht worden besteed aan de externe veiligheid als zij liggen binnen de toetsingsafstand rond de aardgasleiding. Voor deze leiding bedraagt de toetsingsafstand 20 meter. Het bestemmingsplan Stevenshof maakt binnen deze afstand geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

Gevolgen

De afstand tussen de gasleiding en het agrarische bedrijfsgebouw is 0 meter. Dit is minder dan de minimale afstand tot bebouwing van 4 meter volgens de circulaire. De circulaire uit 1984 geldt echter alleen voor nieuwe situaties. Ook wordt niet voldaan aan de afstand van 50 meter die door het RIVM is gegeven als maximale veiligheidsafstand, nodig om aan de plaatsgebonden risiconorm van 10^{-6} /jaar te kunnen voldoen.

Het is niet bekend hoe het Rijk in haar aankomende beleid voor aardgasleidingen om wil gaan met bestaande situaties waarin niet aan de veiligheidsafstand wordt voldaan. Aangezien het hier om een bestaande situatie gaat zijn er vooralsnog geen gevolgen voor het bestemmingsplan Stevenshof.

8.7. Geluid

Binnen het gehele plangebied van Stevenshof moet rekening worden gehouden met de geluidzones van de gezoneerde wegen. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) bevinden zich langs alle wegen geluidzones, met uitzondering van:

- woonerven;
- 30 km/uur-gebieden;

Wegverkeer

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. Volgens artikel 74 van de Wet geluidhinder is de breedte van een geluidszone afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (stedelijk of buitenstedelijk).

Voor het plangebied zijn de Stevenshofdreef, de Hadewychlaan, de Mary Zeldenrustweg, de Dobbedreef, en Rijksweg A44 van belang. De A44 heeft een onderzoekszone van 400 meter aan beide zijden van de weg, voor de overige gezoneerde wegen geldt een onderzoekszone van 200 meter aan beide zijden van de weg (binnenstedelijke situatie met 2 rijstroken).

Met dit bestemmingsplan worden twee geluidgevoelige ontwikkelingslocaties mogelijk gemaakt. Dit zijn Rijndijk 156 t/m 192 (locatie Fabriek Diastatische Producten BV en omgeving) en Rijndijk 204 t/m 222 (Hoogwerkerlocatie). De Rijndijk is een 30 km/uur weg en ook als zodanig ingericht. Het is derhalve niet noodzakelijk akoestisch onderzoek te verrichten in verband met wegverkeerslawaai. De dichtstbijzijnde weg

met een geluidszone is de Stevenshofdreef. De Milieudienst verwacht geen hinder als gevolg van deze weg ter plaatse van de ontwikkelingslocaties. De voorkeursgrenswaarde zal niet worden overschreden.

De Rijndijk is overigens een zeer rustige overwegend doodlopende weg. De gevelbelasting ten gevolge van deze 30 km/uurweg zal dermate laag zijn dat geen bijzondere gevelmaatregelen noodzakelijk zijn teneinde aan de eisen van het Bouwbesluit te voldoen.

Spoorverkeer

Het spoortraject Den Haag-Leiden (trajectnummer 508) heeft een onderzoekszone van 500 meter. De ontwikkelingslocaties liggen buiten deze onderzoekszone.

Inrichting Wet milieubeheer

Zonevaststelling is onderdeel van de bestemmingsplanprocedure. Dit is alleen nodig indien “grote lawaaimakers” zich op een terrein mogen vestigen. Dit zijn inrichtingen die in belangrijke mate geluid kunnen produceren en worden genoemd onder artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. Over een deel van het plangebied ligt de 50 dB(A)-zonegrens van het gezoneerde industrieterrein Akerboom. Ook ligt een klein deel van het plangebied binnen de 55 dB(A)-contour van hetzelfde industrieterrein. Op de plankaart van het bestemmingsplan zijn de zonegrenzen van de bovengenoemde contouren opgenomen. Het industrieterrein zelf valt buiten het plangebied.

De genoemde grenzen vallen over het bedrijfsgebied waar zich thans de Fabriek van Diastatische Producten bevindt. Na toepassing van een wijzigingsbevoegdheid mogen op dat

terrein woningen gebouwd worden. Daarbij moeten de op de plankaart aangegeven zoneringen in acht genomen worden met dien verstande dat in het gebied tussen de 50 dB(A) en de 55 dB(A) contour wel gebouwd mag worden maar niet eerder nadat een procedure hogere grenswaarde is gevolgd. Deze procedure zal vóór de planvaststelling doorlopen zijn. Het desbetreffende besluit zal als separate bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen worden. Omdat nadere invulling van de locatie nog onduidelijk is wordt voor de maximaal 30 mogelijke woningen een hogere waarde van 55 dB(A) vastgesteld.

8.8. Luchtkwaliteit

Inleiding lucht

Het plangebied wordt grofweg begrensd door de Oude Rijn, spoorlijn Leiden-Den Haag, gemeentegrens Leiden en A44. Het plan is grotendeels conserverend van aard. Daarnaast zijn er een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Dit betreft:

1. Kleine Vink: indicatief programma omvat 10.000 m² kantoren, 1.000 m² fitness, 300 m² horeca, 500 m² dienstverlening, 200 m² maatschappelijke dienstverlening, 500 m² detailhandel
2. fabriek voor Diastatische producten: nieuwbouw maximaal 30 woningen
3. winkelcentrum Stevensbloem: uitbreiding winkels met ongeveer 750 m²
4. Rijndijk hoogwerkerlocatie: realisatie 30 woningen.
5. bedrijventerrein Westwal: uitbreiding dierenasiel

Toetsing aan de wet

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Aan hoofdstuk 5 is een titel toegevoegd: titel 5.2 luchtkwaliteitseisen. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005.

In de wet is, door middel van criteria, voor woningbouw en kantoren een onderscheid gemaakt tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het niet in betekenende mate (NIBM) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In de

overgangperiode ligt de grens bij 1 % van de grenswaarde (= 0,4 µg/m³) voor stikstofdioxide en fijn stof. Voor ontwikkelingen die niet zijn benoemd in de Regeling dient gemotiveerd te worden of sprake is van een klein of groot project.

Bij de ontwikkelingen met woningbouw geldt dat per ontsluitingsweg er minder dan 500 woningen worden gerealiseerd waardoor de deelplannen volgens bijlage 3B van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' projecten "niet in betekenende mate" zijn. Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden.

In bijlage 3B van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is verder een grens genoemd voor realisatie van kantoren. De grens ligt bij 33.333 m² bvo. Bij de overige ontwikkelingen geldt dat, hoewel er geen sprake is van kantoren, toch kan worden aangenomen dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate zijn omdat de oppervlakte van de ontwikkelingen kleinschalig is (ver beneden de grens voor kantoren). Er hoeft dus niet getoetst te worden aan de grenswaarden.

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

Toetsing Milieubeleidsplan 2003-2010

De ambitie uit het Milieubeleidsplan 2003-2010 luidt: op het merendeel van de plaatsen waar mensen wonen, sporten of anderszins langdurig verblijven is de concentratie aan luchtverontreinigende stoffen in 2010 beduidend lager dan de toegestane grenswaarden. In de praktijk is de term beduidend lager dan de grenswaarden gesteld op 37 µg/m³.

Uit de rapportage luchtkwaliteit 2006 blijkt dat in 2010 ter plaatse van de bebouwing (daar waar de blootstelling plaatsvindt) de volgende concentraties gelden:

	Concentratie NO ₂ (µg/m ³)	Concentratie PM10 (µg/m ³)
Haagsche Schouwweg	32	21
Haagweg	34	21
Stevenshofdreef	29	20
Vinkweg	28	20

Overschrijding grenswaarde: stikstofdioxide (norm: 40 µg/m³), fijn stof (norm: 40 µg/m³), 24-uurgemiddelde fijn stof (norm: maximaal 35 overschrijdingen van de grenswaarde van 50 µg/m³ toegestaan).

Uit bovenstaande blijkt dat wordt voldaan aan de ambitie uit het Milieubeleidsplan.

Verslechtering luchtkwaliteit

Door de realisatie van het plan wordt extra verkeer aangetrokken. Hierdoor zal de luchtkwaliteit verslechteren. De verwachting is dat er, ondanks de verslechtering van de luchtkwaliteit door het plan, geen overschrijding van de grenswaarden zal optreden.

Conclusie lucht

Volgens de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 luchtkwaliteitseisen is het bestemmingsplan "niet in betekenende mate" (NIBM). Er wordt voldaan aan de ambitie uit het milieubeleidsplan 2003-2010. Hierdoor zijn er geen belemmeringen voor dit plan met betrekking tot de luchtkwaliteit.

8.9. Bodemkwaliteit

Dit bestemmingsplan regelt over het algemeen de bestaande situatie. Alleen voor nieuwe situaties moet met betrekking tot eventuele bodemverontreiniging een procedure worden gevolgd, aangezien er niet gebouwd mag worden op ernstig verontreinigde bodem. Bij functiewijziging dient daarom een historisch bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Voor de ontwikkelingslocaties is een historisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn de bij de Milieudienst West-Holland beschikbare gegevens geraadpleegd. Het betreft het bodemarchief (historisch), bedrijvenbestand en tankbestand. Het historisch onderzoek beoogt een zo compleet mogelijk beeld van de bodemgesteldheid te geven. Het blijft echter een momentopname. Daarnaast is het mogelijk dat elders gegevens bekend zijn waar de Milieudienst niet over beschikt.

De Kleine Vink

Ter plaatse van de chauffeurskantine op het Alexandrine Tinneplein is in 1990 een bodemonderzoek uitgevoerd in het kader van de aanvraag bouwvergunning. Er zijn geen ernstige verontreinigingen aangetroffen. Voor deze ontwikkelingslocatie geldt dat de actuele bodemkwaliteit middels bodemonderzoek moet worden vastgelegd.

Fabriek Diastatische Producten BV en omgeving: Rijndijk 156 t/m 192

Rijndijk 156:

Op de locatie is de diastatische fabriek gevestigd. In het verleden waren hier een smederij en wagenmakerij gevestigd. In 1996 is een zeer beperkt deel van het perceel onderzocht in het kader van het vastleggen van de nulsituatie voor de milieuv vergunning. Hierbij zijn geen ernstige verontreinigingen aangetroffen. Op de locatie is in 1999 een ondergrondse tank verwijderd, inclusief aanhangende verontreinigde grond.

Rijndijk 178:

Op de locatie is in het verleden een brandstoffenhandel gevestigd geweest. In 1997 is een ondergrondse tank verwijderd, inclusief aanhangende verontreinigde grond.

Rijndijk 180-190:

Op de locatie is in het verleden een vlakdrukkerij gevestigd geweest. Er is nog geen bodemonderzoek uitgevoerd.

Voor deze ontwikkelingslocatie geldt dat de actuele bodemkwaliteit middels bodemonderzoek moet worden vastgelegd.

Hoogwerkerlocatie: Rijndijk 204 t/m 222

Rijndijk 206-216 is een Wbb-locatie. Uit onderzoek van 1986 en 1993 blijkt dat op de locatie sprake is van een ernstige bodemverontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten in grond en grondwater. De locatie wordt gemonitord in afwachting van bodemsanering.

Rijndijk 218: in 1996 is een ondergrondse tank verwijderd. Daarbij is geen bodemverontreiniging aangetroffen.

Rijndijk 220: hier is in het verleden een benzine service station en brandstoffengroothandel gevestigd geweest. Er is nog geen bodemonderzoek uitgevoerd.

Voor deze locatie geldt dat de actuele bodemkwaliteit middels bodemonderzoek moet worden vastgelegd, waarna een bodemsanering moet worden uitgevoerd.

Conclusie bodemkwaliteit

Over het algemeen kan gesteld worden dat de gegevens met betrekking tot de bodemkwaliteit summier en verouderd zijn. Voor bodemonderzoek wordt een termijn van maximaal 5 jaar aangehouden. De meeste onderzoeken dateren van voor 2000 en

zullen dus, voordat bouwvergunning kan worden verleend, opnieuw moeten worden uitgevoerd.

Voor de ontwikkelingslocaties op de onverdachte terreinen geldt dat er geen aanleiding is om ernstige verontreinigingen te verwachten. Naar verwachting hoeven daar dan ook geen saneringen te worden uitgevoerd.

Voor de ontwikkelingslocaties op de verdachte terreindelen cq. bedrijfsterreinen geldt dat er mogelijk wel sprake is van ernstige verontreinigingen (voor de Hoogwerkerlocatie is dat ook vastgesteld). Hierbij moet dus wel rekening gehouden worden met saneringskosten.

8.10. Leidingen en straalpadverbindingen

Langs de Rijndijk lopen 2 waterleidingen van L.D.M. (500 en 1000); de “1000”-leiding splitst af in westelijke richting en loopt in westelijke richting door ter hoogte van de Veenwatering. Onder De Groote Vink bevinden zich verschillende watertransportleidingen.

Verder loopt door het plangebied een kerosineleiding die momenteel niet meer wordt gebruikt.

Ter hoogte van de Veenwatering loopt tevens een straalverbinding over het plangebied. Hier geldt een beperking van de bouwhoogte van 29 meter aan de westzijde tot 67 meter aan de oostzijde.

Ook aan de zuidzijde van het plangebied loopt een straalverbinding met een beperking van de bouwhoogte van 39 meter. Binnen het plangebied worden geen bebouwing of bouwwerken van 29 meter of hoger toegestaan. De straalpadverbinding heeft daarom geen gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkelingen die in het plangebied mogelijk worden gemaakt.

Tenslotte verdient vermelding dat in de uiterste zuidwest punt van het plangebied een aardgastransportleiding aanwezig is die door het agrarisch gebied loopt. Deze leiding dient van de gebruikelijke beschermende bepalingen te worden voorzien.

In het plangebied waar dit bestemmingsplan van toepassing is, bevinden zich boven- en ondergrondse gedeelten van de 150 kV & telecommunicatieverbinding Voorburg-Leiden van Tennet. Het betreft de volgende delen:

1. Het lijngedeelte ter hoogte van de Stevenshofdreef/Vinkweg/Haagweg.
2. Het overgangspunt tussen het bovengrondse en ondergrondse gedeelte van de hoogspanningsleiding (het zogenaamde opstijgpunt De Vink) aan de Stevenshofdreef/Vinkweg/haagweg.
3. Het kabelgedeelte onder de spoorbaan Den Haag – Leiden, de Rijndijk en door de Oude Rijn.

De leidingbeheerder dient tijdig te worden betrokken bij het overleg over uit het bestemmingsplan – en andere – voortvloeiende werkzaamheden die zich uitstrekken in de richting van eigendommen van de leidingbeheerder.

9. Beleid

In dit hoofdstuk worden de integrale beleidsstukken beschreven die van belang zijn voor de ontwikkeling van beleid en de regelgeving die in het bestemmingsplan Stevenshof worden uitgewerkt. In de analyses en de uitgangspunten van deze nota is al rekening gehouden met het hieronder weergegeven vigerende beleid.

9.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte

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

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

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Het rijk wil zich niet meer met alles bemoeien en wil strategisch op hoofdlijnen sturen. Decentrale overheden krijgen meer ruimte om hun eigen weg te gaan. Het gaat er uiteindelijk om dat de besluitvorming over de inrichting van de ruimte dichterbij de direct belanghebbenden komt te liggen. De Nota Ruimte kenmerkt zich dan ook door:

- Ontwikkelingsplanologie: het ruimtelijk beleid moet beter gaan voldoen aan maatschappelijke wensen en sneller uitgevoerd worden. Het accent zal meer liggen op wat kan en minder op wat moet.
- Decentralisatie: nationale prioriteiten en decentralisatie bepalen de inhoud. De nationale ruimtelijke hoofdstructuur is daarbij een belangrijk kader.
- Deregulering: dit betekent minder rijkssturing. Provincies en gemeenten kunnen hun eigen verantwoordelijkheid verschillend gaan invullen.
- Uitvoeringsgerichtheid: het kabinet legt het accent op uitvoering met onder meer een periode die financieel gedekt is tot aan 2010.

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

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de visie van het Rijk op het verkeer en vervoersbeleid weer tot en met 2020. De Nota is in samenwerking met de provincies, gemeenten, kaderwetgebieden en waterschappen tot stand gekomen. De ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid komen terug in de Nota Ruimte van het Ministerie van VROM.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 28 mei 2004 de hoofdlijnennotitie voor de Nota Mobiliteit aan de Tweede Kamer aangeboden. In de hoofdlijnennotitie worden de volgende beleidsdoelen aangegeven:

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

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de sociale en economische ontwikkeling in Nederland. Op zijn beurt creëert die ontwikkeling weer nieuwe mobiliteit. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overall. Mensen moeten mobiel kunnen zijn om maatschappelijk te kunnen participeren. De hoofddoelstelling van het NVVP is het aan een ieder bieden van een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoersysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Het belangrijkste doel uit deze hoofddoelstelling ligt in het streven naar vermindering van nadelige effecten van de mobiliteitsgroei. Er worden echter geen eisen meer gesteld aan de vervoerswijzekeuze en ook wordt de groei van het gemotoriseerd verkeer niet meer aan een maximum gebonden.

Belangrijkste kernpunten van het NVVP zijn:

- infrastructuur moet een drager worden van ruimtelijk-economische ontwikkelingen;
- de rol van de markt in de infrastructuur moet nadrukkelijker aanwezig zijn;
- de gebruiker van de infrastructuur betaalt;
- regio's betalen en beslissen nadrukkelijker mee; regio's krijgen hiervoor de beschikking over een apart mobiliteitsfonds.

In het NVVP is nog steeds de rijksreservering voor een toekomstige A11 west opgenomen.

Stedelijke vernieuwing en GroteStedenBeleid (GSB)

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

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

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001)

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 signaleert een groot aantal knelpunten waar nog niet kan worden voldaan aan de minimale milieukwaliteitcondities. Daarom krijgt het stedelijk gebied in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP 4) extra aandacht. Het gaat om gezondheidsrisico's door luchtvervuiling (NO₂ en fijn stof), geluidhinder of te grote

risico's op calamiteiten. Volgens het NMP 4 staat de kwaliteit van de leefomgeving onder druk door een opeenstapeling van milieuproblemen, die onder andere veroorzaakt worden door de intensiteit van het verkeer, de ouderdom van de bebouwing, de bedrijvigheid en de beperkte aanwezigheid van groen. Om de milieukwaliteit van de stad te vergroten moeten lawaai, lucht, bodem- en (grond)waterverontreiniging worden aangepakt.

Watertoets

Sinds 1 november 2003 is het verplicht plannen in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te toetsen op water. Het doel van deze 'watertoets' is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen (Handreiking Watertoets II, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, 2003).

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21e eeuw. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt bij het waterschap.

9.2. Provinciaal beleid

Streekplan Zuid-Holland West (2003)

De provincie wil de ontwikkeling van de Randstad tot groene Deltametropool ondersteunen, gebruik makend van onderscheidende gebiedseigen kwaliteiten. Een hoogwaardig productie- en vestigingsmilieu met een sterk verbeterde bereikbaarheid voor personen en goederen is daarbij een centraal thema. Een kracht van de Deltametropool is het gevarieerde stedelijk en suburbaan woon – en verblijfsklimaat in combinatie met een robuust en duurzaam groenblauw raamwerk. De ruimtevraag moet zoveel mogelijk binnen het streekplangebied worden opgevangen.

In het Deelgebied Stedelijke as Leiden – Katwijk is de kwaliteit van het nabije landelijk gebied van grote waarde. Die kwaliteit moet worden versterkt en de toegankelijkheid van het gebied moet worden verbeterd. Waar mogelijk zal de inrichting van de oevers van de Oude Rijn worden gericht op versterking van de recreatieve en landschappelijke kwaliteiten. Binnen de stad wil de provincie alle mogelijkheden voor woningbouw en daarbij passende bedrijvigheid optimaal doen benutten. Vanaf 2010 kan vliegveld Valkenburg beschikbaar komen voor woningbouw.

Om de *ruimtelijke verscheidenheid* van stad en land te garanderen worden rode en groene contouren geïntroduceerd. Om een goede balans tussen rode en groene functies te realiseren is binnen stedelijke netwerken aandacht nodig voor regionale parken. In het streekplan zijn de huidige bebouwingsgrenzen van de Stevenshof als rode grenzen opgenomen.

Stedelijke netwerken worden omschreven als sterk verstedelijkte zones die de vorm aannemen van een aantal goed met elkaar verbonden compacte grotere en kleinere steden. Binnen deze stedelijke netwerken zijn bundelinggebieden aangegeven waar een deel van de stedelijke opgave dient te worden geaccommodeerd. Nieuwe verstedelijking moet vooral plaatsvinden binnen bestaand stedelijk gebied (herontwikkeling, functiemenging en meervoudig ruimtegebruik) en bij voorkeur bij knooppunten van infrastructuur. De R/P 11 ofwel zuidelijke randweg is in het plan opgenomen als zijnde in studie.

Duurzaam waterbeheer vormt een integraal onderdeel van het beleid. Om wateroverlast te voorkomen komt er meer ruimte voor waterberging en worden boezemwateren verbreed. Om watertekort te voorkomen en om de waterkwaliteit te beheersen worden voorraadbergingen aangelegd en een flexibel peilbeheer

ingesteld. De provincie stelt bij ruimtelijke plannen een watertoets verplicht. Die moet garanderen dat bij ruimtelijke plannen water in de planvorming wordt meegenomen. *Het groenblauwe netwerk* speelt in het beleid een centrale rol. Een samenstel van natuur, landschap, landbouw, en water verbindt internationale, nationale, regionale en stedelijke groene gebieden. De aanwezigheid van natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten moeten worden behouden. De Stevenshof grenst aan het regionaal park Den Haag – Katwijk. De Stevenshofjespolder en de Papenwegse Polder maken hiervan deel uit als waardevol weidevogelgebied. Het Leidse deel van de polders heeft overwegend een functie voor openluchtrecreatiegebied gekregen een kleiner deel als agrarisch gebied en tevens waardevol weidegebied. De Stevenshof ligt tevens in een Topgebied cultureel erfgoed tevens Belvédèregebied. Het maakt onderdeel uit van de Limes-zone.

De streekplankaart geeft samengevat voor de Stevenshof het volgende weer:

- Molenbiotoop op Stevenshofjesmolen
- Verbinding A4 – A44 als studieobject.
- Stevenshofjespolder en Papenwegse polder hebben vooral een functie als openluchtrecreatiegebied en agrarisch gebied in regionaal park.
- De Stevenshof maakt onderdeel uit van een Topgebied Cultureel erfgoed tevens Belvédèregebied. Het maakt tevens onderdeel uit van de limes-zone.
- Het Leidse deel van het openlucht en recreatiegebied Valkenburgseplas is als openluchtrecreatiegebied in het streekplan opgenomen.
- Het resterende deel van de Stevenshof valt onder bestaand stedelijk gebied.

Regels voor ruimte

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

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

Interim-beleid WRO

In de periode vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 tot de vaststelling van de Provinciale Structuurvisie eind 2009, zal het bestaande ruimtelijke beleid worden voortgezet.

Uitgangspunt is het beleid zoals vastgelegd in de diverse streekplannen en het toetsingskader, de nota Regels voor Ruimte. Er wordt niet vooruitgelopen op de inhoudelijke keuzes die gemaakt zullen worden in het kader van de nieuwe Provinciale Structuurvisie. Verder hebben Gedeputeerde Staten ingestemd met de gedragslijn voor de inzet van Wro-instrumenten in de interim-periode.

De gedragslijn gaat uit van overleg vooraf, ter voorkoming van juridische procedures achteraf. Inpassingsplannen worden alleen opgesteld indien dit een duidelijke provinciale meerwaarde oplevert of waar de provincie een opdracht heeft. Voor het overige wordt het opstellen van bestemmingsplannen in eerste instantie overgelaten aan de gemeenten. De bestemmingsplannen worden gemonitord op provinciaal belang. Inpassingsplannen

kunnen eveneens worden opgesteld wanneer gemeenten weigeren een bestemmingsplan op te stellen. Voor de interimperiode worden geen verordeningen opgesteld, tenzij uit de monitoring blijkt dat het provinciaal belang structureel wordt geschaad.

Provinciale structuurvisie Zuid-Holland 2020

De visie op het provinciaal ruimtelijk beleid is beschreven in de provinciale ruimtelijke structuurvisie. Deze structuurvisie heeft geen juridische status in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, maar zij is voor de provincie wel een zelfbindend en richtinggevend document, waarin de streekplangebieden in onderlinge samenhang worden gezien.

De ruimtelijke strategie in de PRSV richt zich op 2020 met een doorkijk naar de nog langere termijn. Deze structuurvisie helpt bij het duidelijker positioneren van streekplangebied overschrijdende zaken als de Zuidvleugel en het Groene Hart.

Het doel van de structuurvisie is om tijdig en actief in te spelen op ruimtelijke processen. De provincie Zuid Holland wil een samenhangende en richtinggevende ruimtelijke strategie schetsen die inspeelt op rijksbeleid, zoals in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit, en die actuele provinciale en regionale plannen en visies integreert: de streekplannen, het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, het Beleidsplan Milieu en Water, de Provinciale Economische Visie, de Deelstroomgebiedsvisies, de Zuidvleugelvisie en de Kwaliteitszonering Groene Hart.

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

Regionaal programma van afspraken

Voor de uiteindelijke invulling van het streekplan speelt regionaal beleid een belangrijke rol. Hiervoor hebben het Samenwerkingsorgaan Leidse Regio en het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek gezamenlijk een regionaal Programma van Afspraken opgesteld dat doorvertaald zal worden naar het streekplan. De belangrijkste afspraken die van invloed zijn op de Stevenshof zijn de volgende:

- Inpassing en financiering van de RijnGouweLijn: Voor deze lightrailverbinding tussen Gouda, Alphen a/d Rijn, Leiden (binnenstad), Transferium 't Schouw (A44), Katwijk en Noordwijk moet een reservering worden gemaakt voor een eventuele uitbreiding van de lijn over de Willem de Zwijgerlaan.
- Oost-westverbinding A4-A44: partijen zullen zich inzetten om, samen met Rijkswaterstaat, zo spoedig mogelijk een studie te starten ten behoeve van de capaciteitsuitbreiding tussen de A4 en de A44. In deze studie zullen de twee belangrijkste alternatieven, herstructurering van de huidige doorgaande route door Leiden over de Churchilllaan én aanleg van een nieuwe verbinding ten zuiden van Leiden, met elkaar vergeleken worden.
- Afstemming van het woonbeleid: dit betekent onder meer de ambitie om te komen tot één regionale woningmarkt en een verkenning en programmering van de woonbehoefte en herstructurering.

Beheerst groeien, Ontwerp Provinciaal Verkeer – en Vervoersplan (PVVP) 2002 – 2020

In het PVVP van Zuid-Holland staan de wensen van de individuele reizigers en het bedrijfsleven voorop. De vliegwielerwerking die uitgaat van mobiliteit op de economische en sociale processen is uiterst belangrijk. Bereikbaarheid van Zuid – Holland is belangrijk om de aanjager van de Nederlandse economie op gang te houden. De uitdaging is echter om tegelijk een duurzaam veilig Zuid-Holland tot ontwikkeling te brengen. Ongeremde groei van de mobiliteit past daar niet mee. De provincie kiest daarom voor “beheerst groeien”.

Voor de periode tot 2020 wordt van een mobiliteitsgroei van 20 a 30 % uitgegaan.

Omdat er zo langzamerhand niet veel meer ruimte is op de beschikbare infrastructuurnetwerken is het opvangen van die groei een stevige opgave. Ingezet wordt op een beleidsmix van benutten, beprijzen, bouwen en besturen.

Een belangrijk instrument is het verbeteren van de nu niet adequate aansluiting tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN). De provincie presenteert een logisch samenhangend en klantgericht netwerk. Dit zijn regionale wegen met een hoog doorstromingsprofiel die niet alleen een gebiedsontsluitende functie hebben maar ook een verbindende functie (OWN+).

Voor de Corridor Schiphol, Leiden, Den Haag heeft het openbaar vervoer en vooral de RijnGouweLijn prioriteit. De kwaliteit van de oost – west verbinding wordt als matig aangemerkt. Ook na de aanleg van de Rijn– Gouwelijn zullen zowel de verkeersafwikkeling als de leefbaarheid in Leiden verre van optimaal zijn. Er worden drie mogelijkheden voor een nieuwe verbinding ten zuidwesten van Leiden genoemd:

- Uitvoeren als deel van een Nationaal netwerk;
- Als regionale weg (OWN+ net);
- Of opwaarderen en aanpassen van de route via de Churchilllaan in Leiden-Zuid.

Bestemmingsplannen Blauw Gekleurd

De provincie heeft zich er voor uitgesproken om “water” een volwaardige plaats te geven en stelt het verplicht om in bestemmingsplannen een waterparagraaf op te nemen. Daarnaast is het van groot belang dat vanaf het begin van het planproces overleg wordt gevoerd tussen gemeente en waterbeheerder(s), om op goede wijze rekening te houden met uitgangspunten van duurzaam waterbeheer.

Met “Bestemmingsplannen blauw gekleurd” (maart 2001) geeft de provincie richtlijnen voor de invulling van de waterparagraaf. In de waterparagraaf wordt ingegaan op de resultaten van het overleg tussen gemeente en waterbeheerder.

In de Nota Planbeoordeling 2002 van de provincie wordt aangegeven dat elk bestemmingsplan voortaan een waterparagraaf bevat met daarin aandacht voor:

- veiligheid en waterbeheer;
- de huidige (water)situatie en gewenste ontwikkelingen volgens het waterbeleid;
- vertaling naar ruimtelijk beleid;
- vertaling naar plankaart en voorschriften;
- gevoerde overleg met de waterbeheerders.

Nota Bruisend Water (1999) en Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004 (2000)

Door middel van de "Nota Bruisend Water" en het "Beleidsplan Milieu en Water" heeft de provincie aangegeven op welke wijze invulling kan worden gegeven aan duurzame (stedelijke) watersystemen. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Zuid-Holland moet meer rekening worden gehouden met de consequenties van onder meer klimaatverandering. Bij keuzes ten aanzien van het waterbeheer en ruimtelijke ontwikkelingen moet gezocht worden naar flexibele en veerkrachtige oplossingen.

In het Provinciaal Waterhuishoudingsplan is de basisfunctie van het water in het plangebied vastgelegd als "bebouwd gebied". Binnen het thema Vitaal stedelijk gebied zijn de beleidsspeerpunten:

- 10% water in en rond de stad en berging en buffering in stedelijk groen;
- diffuse verontreinigingen in bestaand stedelijk gebied saneren, zoals afspoeling van wegen en daken, riooloverstorten, lekkende riolering, gebruik van strooizout en bestrijdingsmiddelen;
- belevingswaarde van water in de stad vergroten door het zichtbaar te maken voor de bewoners;
- waar mogelijk natuurvriendelijk oeverbeheer.

Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 – 2010

De provincie Zuid-Holland heeft haar beleid vastgelegd in onder andere de Nota Planbeoordeling, Waterhuishoudingplan, Beleidsplan Milieu en Water 2000-2004, Streekplan, etc.

Het Beleidsplan Groen, Water en Milieu 2006 – 2010 verwacht op het gebied van waterbeheersing van gemeenten onder andere dat zij hun plannen minimaal waterneutraal ontwikkelen en dat er mogelijkheden gecreëerd worden om opgaven in bestaand gebied op te lossen. Bijvoorbeeld door functies als recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie te combineren. In deze meervoudige gebiedsontwikkeling wordt gestreefd naar win-win situaties.

9.3. Regionaal beleid

Structuurvisie Leidse 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 het 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 fietspadennet, en versterking van een samenhangende groenstructuur.

Beleidsvisie Wonen Leidse Regio

Het Samenwerkingsorgaan Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting Leidse Regio (SROVLR) heeft in 2002 de Beleidsvisie Wonen Leidse Regio uitgebracht. Deze heeft een looptijd tot 2010. De visie geeft een beeld van trends en een kwantitatieve analyse van de Leidse woningmarkt. Enkele genoemde trends zijn: duurzaamheid, stijgende ruimtebehoefte, regionalisering woningmarkt, verschuiving van aanbod naar vraagmarkt, toename keuzevrijheid, vrijheid voor gebruikers, woon-werk combinaties en vergrijzing van de bevolking. Om meer evenwicht te brengen is de realisatie van gevarieerde woonmilieus van belang. In de toekomst zullen kwetsbare wijken geherstructureerd moeten worden.

Van de Stevenshof wordt opgemerkt dat deze recente uitlegwijk vooral wordt bewoond door gezinnen met kinderen.

Landschapsbeleidsplan

Het regionale landschapsbeleidsplan heeft meerdere doelstellingen. Aangegeven moet worden hoe de agrarische, ecologische, recreatieve, cultuurhistorische en visueel-ruimtelijke kwaliteiten van het landschap behouden, versterkt of ontwikkeld kunnen worden op een zodanige manier, dat een meerwaarde ontstaat op regionaal niveau. Daarnaast moet een landschappelijk raamwerk worden ontworpen waarin functies als landbouw, natuur, waterbeheer, recreatie en mogelijkheden voor verstedelijking duidelijk zijn gepositioneerd. Ook een optimale wisselwerking tussen stedelijke en

landelijke gebieden moet worden aangegeven. De relatie stad-land, de voedingsaders voor natuur in de stad, moeten daarvoor geoptimaliseerd en beschermd worden. Om de doelstellingen te kunnen realiseren moeten wezenlijk van belang zijnde projecten geïdentificeerd worden. Om een beeld te krijgen van de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden in de Leidse regio is wellicht onderzoek nodig. Daarvoor moeten voorstellen worden gedaan. Tenslotte is het verkrijgen van maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor een gemeenschappelijke visie een van de doelstellingen van het plan.

In het plan is de inpassing van een snelweg langs de rand van de Stevenshof tussen A4 en A44 opgenomen.

Aangegeven wordt dat een forse investering nodig zal zijn voor een goede landschappelijke inpassing en voor de aanleg van compenserend groen. Gedacht kan worden aan een waterpartij met brede rietoevers en verspreide bosschages. De weg kan mogelijk verdiept worden aangelegd.

De Leidse Regio: Sleutel tot Succes

Ruimtelijk – economisch beleidsplan voor de Leidse regio (2001) gericht op het verkennen van de perspectieven van de Leidse regio. De Leidse regio ligt op een centrale en strategische positie in de Europese Deltametropool. Randstad. Deze strategische ligging biedt veel kansen, die echter ook hun keerzijde hebben. De situatie vraagt om een doordachte ruimtelijk-economische strategie, welke ook heldere randvoorwaarden formuleert voor wonen en bereikbaarheid. De Leidse regio heeft de ambitie haar positie als bruggenhoofd tussen Noord – en Zuidvleugel uit te bouwen. Daarbij zal de regio het “beste van twee werelden” combineren.

Het doel van het ruimtelijk economisch beleid kan worden geschetst als: het gericht stimuleren van hoogwaardige en kennisintensieve economische activiteiten in een aantrekkelijke regio met selectiviteit in behoud en uitbouw van werkgelegenheid. Om dit doel te kunnen bereiken is een set van ambities en randvoorwaarde gesteld.

Ambities: bevorderen bedrijvigheid bio- en life sciences, stimuleren toeristische activiteiten, ontwikkelen, herstructureren en segmenteren van bedrijfsterreinen, aantrekken internationale kantoren met kennisintensieve dienstverlening.

Voorwaarden: een aantrekkelijk woonklimaat voor hoogopgeleide kenniswerkers en een goede bereikbaarheid van stedelijk gebied en randlocaties.

Het plan pleit o.a. voor een nieuwe dan wel vernieuwde adequate verbinding tussen A4 en A44.

In Goede Banen Leiden: Kantorenstrategie Leidse Regio

De gemeente Leiden en het Samenwerkingsverband Leidse regio hebben een meer integrale aanpak van de kantoorontwikkeling in de regio voor ogen. Deze integrale aanpak moet vorm krijgen in een kantorenstrategie voor de Leidse regio. Centraal staat de wens om de werkgelegenheid in de Leidse regio zowel van binnenuit als van buitenaf meer te stimuleren en de regio een gezicht te geven als kantorenlocatie.

De Stevenshof kent geen typische kantorenlocaties. In de plannen heeft de gemeente Leiden op een locatie nabij station De Vink voor circa 5000m² kantoren voorzien. De locatie is echter vanwege de matige ontsluiting weinig geschikt. De kantoren komen niet langs een doorgaande weg te liggen: met de auto is de locatie slecht ontsloten. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is vanwege het nabijgelegen station (alleen stoptreinen) en de bushalte beter. De locatie kan door ligging nabij een station wel dienen als optionele locatie, mocht in de toekomst blijken dat andere locaties in Leiden onvoldoende in staat zijn om de lokale bedrijvigheid op te vangen.

Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Begin juli 2002 is het ontwerp Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) verschenen. In dit RVVP met de titel “De Regio’s Verbonden” wordt aangegeven wat de komende

jaren het beleid zal zijn voor de Leidse Regio, de Duin en Bollenstreek en de Provincie Zuid-Holland.

In het RVVP wordt daarover aangegeven dat het tot 2010 mogelijk is om met behulp van benuttingsmaatregelen de capaciteit op de huidige oost-west route tussen Katwijk en de A4 iets te verhogen. Tegelijkertijd wordt echter geconcludeerd dat een structurele capaciteitsuitbreiding op termijn noodzakelijk is. Daarvoor zal een studie gestart worden waarin de twee belangrijkste alternatieven, herstructurering van de huidige doorgaande route door Leiden én aanleg van een nieuwe verbinding ten zuiden van Leiden, met behulp van een kosten-baten analyse met elkaar vergeleken worden. Hierbij zullen tevens de verschillende inpassingvarianten meegenomen worden. In 2003 is met deze studie begonnen.

In het RVVP wordt de huidige route via Europaweg – Voorschoterweg - Churchilllaan en Dr. Lelylaan aangeduid als route met een regionaal belang. De consequentie daarvan is dat maatregelen op deze route die tot gevolg kunnen hebben dat de verkeersintensiteiten toe- of afnemen, niet mogelijk zijn zonder voorafgaand overleg met de regio.

Regionaal Milieubeleidsplan 2003-2010

Uit het Milieubeleidsplan zijn een drietal speerpunten te destilleren voor het milieubeleid voor de komende jaren.

De gemeenten in de regio willen aan de Kyotoverplichtingen 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 CO₂-uitstoot in deze regio in elk geval met 6% is afgenomen ten opzichte van 1990 en ten minste 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.

9.4. Gemeentelijk beleid

Structuurplan Leiden "Boomgaard van kennis" (1995)

Het Structuurplan beschrijft in hoofdlijnen de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Leiden. De drie pijlers zijn de versterking van de kennisintensieve werkgelegenheid, het gebruik van de monumentale binnenstad en het bieden van gevarieerde woonmilieus. Ook hier wordt geconstateerd 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 doelmatig ruimtegebruik en een verbetering van de stedenbouwkundige vervlechting en ruimtelijke kwaliteit.

Voor de Stevenshof geeft de nota aan dat er geen behoefte bestaat aan het openbreken van de harde grens tussen stad en landschap ongeacht de komst van een mogelijke verbinding tussen A44 en A4.

Ook wordt de relatief beperkte omvang als een kwetsbaar punt van de wijk genoemd. Goede verbindingen met Noord – Hofland en de verdichting met woonfuncties langs de Rijn in het Morskwartier bieden hier kansen tot versterking. Rond station De Vink en winkelcentrum kunnen de meeste werk – en winkelfuncties worden geconcentreerd.. Vooral in de nabijheid van het station zou de stad zich bouwkundig massaler moeten manifesteren als oriëntatiepunt voor zowel de Stevenshof als Noord-Hofland. De veldsportaccommodaties voor de Stevenshof worden in eerste instantie gezocht in het sportpark Morskwartier.

Leiden kan meer profijt trekken uit de ligging langs het water. Als bedrijfsfuncties hier op termijn afnemen kan de ruimte weer openbaar gemaakt worden door middel van fietsroutes, wandelpaden en woonfuncties. De grootste winst is te halen tussen De Vink en De Haagsche Schouwbrug.

De ecologische verbindingszone tussen Voorschoten en Leiden staat op gespannen voet met de aanleg van de 11 – West, maar hoeft die (verdiepte) aanleg niet in de weg te staan. Brede bermen en een groene inpassing kunnen zorgen voor voldoende ecologische voorwaarden. Een deel van die groene zone kan dan voor sportvoorzieningen worden gebruikt.

Een onbebouwde Papenwegse polder behoeft een recreatieve ontsluiting met bescheiden paden voor fietsers en wandelaars.

Leiden, Stad van ontdekkingen: profiel 2030 (2005)

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

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;
4. samenwerken, informeren en regisseren; er wordt een drietafeloverleg geïntroduceerd waar onder leiding van de corporaties (wonentafel), het zorgkantoor (zorgtafel) 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;
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 Zuidwest; dat neemt niet weg dat ook met in Stevenshof 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 Fietzers Opstappen

In deze fietsnota is een aantal hoofdroutes opgenomen die voor de Stevenshof belangrijk zijn.

- Breestraat – Boshuizen – Fortuinwijk – *Haagweg – Ter Wadding – Dobbe – en Stevenshofdreef*.
- Binnenstad – Fortuinwijk/Gasthuiswijk (Vijfmeilaan) - *Noord – Hofland – De Vink*.
- Binnenstad – Hoge Mors – Stevenshof.

Hoofdfietsroutes zijn kansrijke fietscorridors, die bij het optimaliseren van de fietsvoorziening kunnen leiden tot bevordering van het gebruik van de fiets.

Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen (wonen en werken met een toekomst)

Duurzaam bouwen heeft in Leiden volop de aandacht. Uit het Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen (april 1999) blijkt dat Leiden duurzaam bouwen in de breedste zin beschouwt. Het gaat om meer dan alleen milieuvriendelijk materiaalgebruik en energiezuinige woningbouw. De definitie zoals Leiden die hanteert luidt 'zodanig bouwen dat zo min mogelijk negatieve effecten op het milieu en de menselijke gezondheid ontstaan, gedurende de hele levensloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving'.

Leiden wil zowel nieuwe als bestaande bouwlocaties duurzaam inrichten, bouwen (revitaliseren) en beheren. Leiden streeft er daarom naar bij elk bouwplan de schade aan het milieu op korte en lange termijn zoveel mogelijk te beperken om de kwaliteit en duurzaamheid van de stedelijke ontwikkeling op een zo hoog mogelijke niveau te brengen. De gemeente Leiden wil met duurzaam bouwen een stapje verder gaan dan het minimumniveau dat de nationale overheid aangeeft in de Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen. Dat betekent het waar mogelijk toepassen van maatregelen die verder gaan dan de "standaardmaatregelen". Voor het bouwprogramma in Leiden Stevenshof vertaalt dit zich in intensief ruimtegebruik, duurzaam materiaalgebruik, duurzame energievoorziening en energiebesparing, integraal waterbeheer, afvalscheiding en afvalverwerking.

Welstandsnota

Op 1 januari 2003 is een wijziging van de Woningwet van kracht geworden die van grote invloed is op het te maken en te voeren gemeentelijke welstandsbeleid. De criteria die worden toegepast voor de beoordeling of een bouwwerk of standplaats in strijd is met redelijke eisen van welstand, moeten voortaan zijn vastgelegd in een door de gemeenteraad vastgestelde welstandsnota. Vanaf de datum van inwerkingtreding van de genoemde wetswijziging hebben gemeenten 18 maanden de tijd om een welstandsnota vast te stellen.

De Welstandsnota is per 1 juni 2004 vastgesteld. Inmiddels is een herziening in voorbereiding genomen. Deze zal in 2009 aan de Raad ter vaststelling worden aangeboden.

Bij het opstellen van de Leidse welstandsnota zijn onder meer ook beleidsregels opgenomen die betrekking hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook moeten welstandscriteria een dam opwerpen tegen het gevaar van aantasting van winkelpuien. Verder is het zo dat de nota uitgaat van een gebiedsgerichte benadering. Voor wat betreft de binnenstad wordt uitgegaan van een zo volledig mogelijke welstandsbeoordeling: zowel de relatie van een bouwwerk met de omgeving, als de vorm van het bouwwerk op zichzelf gezien, als de aard van de details worden in de beoordeling betrokken. In de waardestellende beschrijving van de binnenstad is de grote cultuurhistorische waarde van de binnenstad nadrukkelijk tot uitdrukking gebracht.

Nota Kunst

Het is van belang bij elk bouwplan van enige omvang en/of ingreep in de stedelijke omgeving, voor zover de gemeente daar initiatiefnemer van is of daar door regelgeving invloed op heeft, waar mogelijk beeldende kunst een aanvulling op het project te laten zijn. Zo dient de mogelijkheid van beeldende kunsttoepassingen zowel in inhoudelijke als budgettaire zin in de ontwerpfase aan de orde te komen.

Gemeentelijk Verkeers – en vervoersplan

In Leiden, stad in beweging, het concept-ontwerp gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, is het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren vastgelegd, samen met de benodigde maatregelen voor alle facetten van verkeer en vervoer. Het plan is een visie op hoofdlijnen voor de lange termijn (2020), maar richt zich ook op concrete maatregelen voor de korte termijn (tot ca. 2010). Het is een integrale visie, wat zich uit in twee sporen: 1) het verkeers- en vervoersbeleid is afgestemd op andere beleidsvelden (externe) integratie zoals: ruimtelijke ordening/stedenbouw, milieu- en economische zaken. 2) Er is sprake van interne integratie: onderlinge afstemming van beleid voor bijvoorbeeld alle gebruikersgroepen en de verschillende vervoerswijzen (auto, fiets, voetgangers).

Ingegeven door overwegingen van duurzaamheid wordt er sterk op behoud en verbetering van het aandeel langzaam verkeer in de verplaatsingen in de stad. Toekomstige mobiliteitsgroei wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan adequaat openbaar vervoer (zoals de RijnGouweLijn). Dit betekent niet dat er niet in auto-infrastructuur geïnvesteerd hoeft te worden. Juist om meer ruimte te kunnen geven aan voetganger, fiets en openbaar vervoer in het centrumgebied, moet de auto een alternatief hebben buiten het centrumgebied. De parkeerstrategie zet in op ontlasting van de (binnen)stad en opvang aan de stadsrand (P&R, transferia), met goede looproutes, fietsroutes en openbaar vervoer naar het centrumgebied. Daarmee wordt de realisering van de ontbrekende schakels in het randwegstelsel – (A4-A44 verbinding) en de stadsring- (Verbinding Schipholweg met Haagweg/Churchilllaan en Kanaalweg met de Waard (Kanalenroute) op termijn noodzakelijk. Zowel op korte als langere termijn kunnen vervoers- en verkeersmanagementmaatregelen een goede bijdrage aan de oplossing leveren.

Op termijn kan de uitvoering van de in het concept – ontwerp opgenomen plannen voor de Stevenshof de aanleg van de verbinding A4 – A44 door de Stevenshofjespolder met zich brengen.

Parkeerbeleidsplan

In januari 2002 is het Parkeerbeleidsplan Leiden vastgesteld door de gemeenteraad. Belangrijk voor de Stevenshof is de constatering dat in drie van de vier wijken (Kloosterhof, Dobbewijk-Zuid, en Schenkwijk) sprake is van een hoge parkeerdruk. Bij een relatief hoge groei van het aantal auto's zal in 2006 al sprake zijn van serieuze stallingproblemen

In een wijkactieplan is opgenomen dat er parkeerruimte is te winnen door kleinere maatregelen, zoals het efficiënter indelen van parkeervakken, het anders neerzetten van lichtmasten of het anders inrichten van groen. Vooral dit laatste is van belang voor het nieuwe bestemmingsplan omdat de bestemming groen in de regel niet samengaat met een bestemming parkeren.

Ruimtelijk Economisch Beleidsplan 2001 “Sleutel tot Succes”

In aansluiting op de nota "Bescheidenheid Voorbij" in 1998 is in juli 2002 het Ruimtelijk Economisch Beleidsplan “Sleutel tot Succes” vastgesteld. In deze nota is een aantal speerpunten van beleid verwoord. Een goed ondernemingsklimaat is de beste voorwaarde voor de groei van de bestaande en het aantrekken van nieuwe

bedrijvigheid. De groei van het bestaande bedrijfsleven vertaalt zich in de groei van de directe werkgelegenheidsontwikkeling en voor de dienstverlening in de toeleveringsindustrie. Aandacht is nodig voor de uitbreidingsmogelijkheden van de al gevestigde bedrijven waarbij, gelet op de beperkte (regionale) beschikbaarheid van extra m² voor nieuwe bedrijventerrein, ingezet wordt op optimalisering van uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven op de huidige locaties. Dit geldt ook voor het bestaande bedrijventerrein Westwal.

Geconstateerd kan worden dat de detailhandelsvoorzieningen in de wijken steeds verder onder druk komen te staan. Met name voor de "kleine zelfstandigen" wordt het steeds moeilijker op een verantwoorde wijze de bedrijfsvoering te continueren. Dat betekent niet per definitie dat detailhandelsvoorzieningen geheel uit de wijken zullen verdwijnen; ook de grote concerns werken bijvoorbeeld met nieuwe formules op wijkniveau. Het nieuwe aanbod van de grote concerns zal het functioneren van de kleine lokale ondernemers echter nog meer onder druk kunnen zetten. Wanneer autochtone winkeliers in met name de kleinschalige winkelclusters hun bedrijf beëindigen nemen steeds vaker allochtone winkeliers hun plaats in. Hoewel deze winkels zich vooral op de "eigen" doelgroep richten, kunnen ze een belangrijke functie vervullen in het garanderen van het aanbod van dagelijkse goederen op korte afstand in de wijken.

Detailhandelsnota Leiden.

Het ruimtelijk detailhandelsbeleid wordt met de Nota Ruimte ingrijpend gewijzigd. Met het nieuwe Rijksbeleid zal er sprake zijn van een aanmerkelijke decentralisering waarbij gemeenten (en provincies) expliciet verantwoordelijk worden voor de ontwikkeling en uitvoering van een eigen ruimtelijk detailhandelsbeleid.

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. De positie en kansen van buurtwinkels zullen expliciet onderwerp van studie zijn.

Wanneer de Stevensbloem een volwaardig, eigentijds winkelcentrum voor de Stevenshof wil blijven is enige uitbreiding van het aanbod in dagelijkse artikelen en aanverwante branches in gewenst. Een verbetering van de opzet en uitstraling kan worden bereikt door modernisering van panden en inrichting van de openbare ruimte. Voor het winkelcentrum De Vink wordt als winkelcentrum op zich geen toekomst meer gezien. Voor buurtwinkelcentra voorziet de nota alleen nog een functie als buurtcentrum (Buurtwinkel, horeca, maatschappelijke diensten, etc.). Ook lenen de winkelpanden zich daar voor andere al dan niet specifiek buurtgebonden functies.

Ecologisch Beleidsplan

Het ecologisch beleidsplan vormt op onderdelen een aanscherping van het structuurplan Leiden. De belangrijkste aanvulling betreft het niet alleen ontwikkelen van ecologische verbindingen buiten de stad, maar het doortrekken van deze verbindingen tot in het stedelijk gebied.

Het uitgangspunt van het ecologisch beleidsplan is "de natuur" mee te laten tellen als "bewoner" van de stad. Daarbij worden de kansen om de natuur de stad in te halen optimaal benut en worden de bedreigingen voor die natuur zoveel mogelijk beperkt terwijl rekening wordt gehouden met de multifunctionaliteit van de stad en haar stedelijk groen.

De verbindingzone door de Oostvlietpolder en de Stevenshofjespolder is in het plan opgenomen evenals de Oude Rijn. Ter Wadding is opgenomen als klein landgoedbos met uitbundige voorjaarsbloemen (stinzen).

De Papenwegse polder is een oorspronkelijk veenweidelandschap met weiland, sloten, kleine geriefhoutbosjes, bomenrijen en erfbeplantingen. De Veen – en Dobbewatering

leggen met de sloten in het Stevenshofpark en langs de rand van de wijk de natte relatie tussen de Stevenshof en de Papenwegsepolder.

Structuurbepalende bomenrijen bevinden zich langs de Stevenshofdreef, en de spoorlijn Amsterdam – Rotterdam. Extensief en ecologisch beheerde bermen liggen er langs de wijkrand, Dobbedreef, Veenwetering, Hadwijchlaan en Rijndijk. De berm langs de spoorlijn is ecologisch waardevol.

Dobbewatering, Zuidelijke Wijkrand, Veenwetering, Stevenshofpark, Bosgebied nabij A44 en Oude Rijn zijn opgenomen als onderdelen van de Leidse Ecologische Hoofdstructuur.

In het uitvoeringsprogramma Ecologisch Beleidsplan gemeente Leiden 2002 – 2005 wordt er op gewezen dat er blijvende aandacht nodig is voor het meewegen van ecologische aspecten in stedelijke projecten, zodat de Leidse Ecologische Structuur (LES) behouden en waar mogelijk versterkt kan worden. Aandacht zal specifiek gericht worden op regionale aspecten van het ecologisch beleidsplan, natuurdoelstellingen voor de stad, natuurlijk beheer, communicatie, stedelijke projecten en monitoring van de stadsnatuur.

Bomennota

In de door de gemeenteraad op 15 maart 1994 vastgestelde Bomennota is aangegeven dat monumentale, waardevolle en bijzondere bomen in Leiden beter beschermd moeten worden. In de Bomenverordening van 1996 zijn onder meer regels vastgelegd over de wijze waarop bomen op een lijst van monumentaal (categorie A), bijzonder respectievelijk waardevol (categorie B) kunnen worden geplaatst door het college van burgemeester en wethouders en over de procedure met betrekking tot het kappen en verplanten van bomen.

Indien een boom als bijzonder of waardevol is aangemerkt kunnen burgemeester en wethouders daarvoor slechts op zwaarwegende gronden en na advies van de Commissie voor monumentale en bijzondere bomen een kapvergunning verlenen en steeds onder de voorwaarde dat een nader door burgemeester en wethouders te bepalen financiële compensatie in het Bomenfonds wordt gestort. Het Bomenfonds dient voor het onderhoud en de instandhouding van bomen en voor de uitbreiding van aantallen bomen.

In de Kaderstelling bomenbeleid 2004-2014 wordt voorgesteld het accent te verleggen van een toename van het aantal bomen naar de kwaliteit van het bomenbestand en burgers meer te betrekken bij belevingswaarde van de sortimentskeuze. De Stevenshof behoort tot de wijken die met voorrang voor verbetering in aanmerking komen. Het beleid is gericht op de aanplant van solitaire bomen en / of boomgroepen op markante plaatsen, met aandacht voor groeiomstandigheden.

In Leiden zijn ruimtelijke en stedenbouwkundige structuren nauw verbonden. Invalswegen naar de stad zijn veelal geaccentueerd met bomen. Op wijkniveau worden de stedenbouwkundige structuren eveneens door bomen versterkt. Aan de zuidwestzijde grenst de wijk aan het buitengebied. Uit de daar aanwezige randzone lopen langs de fietsroutes en watergangen groene vingers de wijk in. Centraal in de wijk ligt het wijkpark, dat via deze groene vingers met het buitengebied in verbinding staat. Het Rijndijkpark legt de verbinding met de Rijnsoever. Binnen de woonbuurten met erven en hofjes, is door de dichte verkaveling weinig ruimte voor groen. Veel woningen hebben geen tuin aan de straatzijde en bomen worden “los” en individueel aangeplant, daar waar de fysieke ruimte dit (onder- en bovengronds) toelaat. Langs de ontsluitingswegen vinden we een structurele boombeplanting van kastanje en berk, echter ook hier zijn de groeiomstandigheden beperkt.

Speelruimtebeleidsplan

Voor de optimalisatie van het speelruimtebeleid is nota "Om het kind draait alles geschreven". Één van de doelstellingen van de nota is een kwalitatieve en kwantitatieve verdeling van speelvoorzieningen over de stad en het creëren van ruimte voor jongeren (12-18 jaar), meer avontuurlijke speelplekken en scheiding tussen openbare speelplekken en speeltuinen op te heffen.

De Leidse Groene Velden

Het doel van de nota is te komen tot een ontwikkelingsplan voor de Leidse groene sportvelden voor de komende 20 jaar en een concreet investeringsplan tot het jaar 2002. In de nota worden alle sportvelden besproken, behalve de tennisvelden. De Leidse sportvelden zijn in eerste instantie relevant voor de sport zelf. Bijna 8.000 burgers maken gebruik van de sportvelden via een vereniging. Daarnaast dragen de sportvelden door de ruimtelijke kwaliteit van een groene enclave positief bij aan de leefbaarheid in de stad. Dit betekent dat de sportvelden niet alleen de sporters maar iedere Leidse burger aangaan. De IJsbaan en het tenniscomplex in de Stevenshof zijn alleen visueel in de nota opgenomen. Daarnaast wordt aangegeven dat voor de sportvelden in de Mors sprake is van overbespeling mede omdat sporters de Stevenshof in belangrijke mate op deze velden georiënteerd zijn. Verwachting is dat als gevolg van de leeftijdsopbouw in de Stevenshof dit probleem over 10 jaar wellicht zal zijn afgenomen

Opmaat tot Ontwikkelingsvisie

Vanuit de Opmaat tot Ontwikkelingsvisie heeft de Dienst Cultuur & Educatie (C&E) van de gemeente Leiden voor elke wijk een toekomstgericht beeld neergezet.

Er dient ingespeeld te worden op de ontwikkelingen waarmee de wijk de komende decennia te maken krijgt. Deze ontwikkelingen betreffen de samenstelling van de bevolking (multiculturalisatie, toename van het aantal 65-plussers, toename van het aantal alleenwonenden), beleidsmatige veranderingen (extramuralisatie in de zorg, decentralisatie van taken in bijvoorbeeld de jeugdzorg, schaalvergroting in bijvoorbeeld het onderwijs) of veranderingen in de dagbesteding van mensen (veroorzaakt door bijvoorbeeld het in toenemende mate combineren van arbeid en zorg, door individualisering en door digitalisering). Er dient vooral geïnvesteerd te worden in de kwaliteit van de dienstverlening en het realiseren van multiculturele voorzieningen. Daarnaast moet de leefbaarheid worden versterkt. In de toekomst is ook de realisering van een Brede School, een brede wijkvoorziening, in de Stevenshof gewenst.

Duurzaam bouwen

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

Duurzame stedenbouw

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

Stedenbouw met minimaal het daarin omschreven ambitieniveau "...altijd doen". In 2004 wordt het duurzame stedenbouwbeleid in Leiden geactualiseerd.

DuBo-pluspakket (2004)

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

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

Taakstelling klimaatbeleid

Naast het Dubo-pluspakket is er een taakstelling uit het Klimaatbeleid (2003) en het Milieubeleidsplan 2003-2010 (2004), namelijk: *Er wordt een energievisie opgesteld en opgenomen in het bestemmingsplan voor alle woningbouwprojecten met meer dan 250 woningen.*

De energievisie bestaat uit een inventarisatie van haalbare opties, een selectie van de opties in maatregelenpakketten en in energievoorzieningen en een berekening van de selectie. De selecties worden getoetst aan de doelstellingen uit het regionale Dubo-pluspakket en op haalbaarheid.

Geluidnota

Leiden heeft de Geluidsnota Leiden vastgesteld. Met deze geluidsnota wordt voor het eerst het gemeentelijk geluidbeleid, ook het gedeelte zoals dat al jaren wordt uitgevoerd, formeel vastgelegd. Het nieuwe geluidsbeleid maakt lokaal differentiëren mogelijk en levert zo een passend geluidsniveau per gebied. Waar het oude beleid vooral uitging van de verschillende bronnen van geluid (bedrijven, weg, spoor en railverkeer) maakt het nieuwe beleid een omslag naar de gewenste geluidskwaliteit in een gebied.

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, vooral 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 en 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 door de gemeente zal steeds (mede) hieraan worden getoetst.

Woonschepenverordening 2000 en Ligplaatsenplan

In de Woonschepenverordening worden de voorwaarden weergegeven waaronder een vergunning voor een woonschip verleend kan worden.

Iedereen die beschikt over een woonschip kan in aanmerking komen voor een ligplaatsvergunning. In het ligplaatsenplan zijn de ligplaatsen aangegeven. Ook in het bestemmingsplan worden de ligplaatsen geregeld. Als een ligplaats ontbreekt in het bestemmingsplan dan wel in het Ligplaatsenplan dan kan geen woonschip worden afgemeerd.

10. Het plan

In dit hoofdstuk komen juridische aspecten van het bestemmingsplan aan de orde. Ingegaan wordt op de juridische regeling en de overwegingen die daaraan ten grondslag liggen. In dit hoofdstuk wordt een aantal principiële keuzes uiteengezet en wordt de praktische toepassing van het plan toegelicht: hoe moet de kaart in combinatie met de voorschriften worden gehanteerd.

10.1. Planvorm

Het bestemmingsplan Stevenshof is op de gebruikelijke wijze opgezet volgens de Nota Bestemmingsplan Nieuwe Stijl: flexibel en globaal waar mogelijk en gedetailleerd waar nodig. Er is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de wettelijke mogelijkheden om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen met zoveel mogelijk flexibiliteit voor de invulling. Het plan zelf bestaat uit een plankaart, schaal 1:2.000 en voorschriften. Deze toelichting vergezelt het plan.

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat definities voor begrippen en de wijze van meten. In het tweede hoofdstuk wordt op de bestemmingen en hun gebruik ingegaan. Het derde hoofdstuk bestaat uit algemene bepalingen. Deze bepalingen zijn van meer algemene strekking en hebben betrekking op vrijwel alle bestemmingen in hoofdstuk 2. De overgangs- en slotbepalingen maken onderdeel uit van het vierde en laatste hoofdstuk.

In de nu volgende paragrafen worden de bestemmingen toegelicht en verklaard.

10.2. Woonbestemmingen

Algemeen

De voornaamste gebruiksvorm van in het plangebied is het wonen. Op de plankaart zijn alle woningen opgenomen in een bebouwingsvlak of –strook. In principe mag alleen daarbinnen gebouwd en verbouwd worden. Er zijn vrijstaande huizen en rijen woningen. De woningen moeten binnen het vlak of de strook aaneengebouwd worden. Dat geldt ook bij vervanging van huizen. De voorgevel moet in de bestaande voorgevelbouwgrens geplaatst worden als het een rijtje betreft. Een vrijstaand huis mag desgewenst wat meer achterwaarts gebouwd worden.

Maximaal 40% van het vloeroppervlak mag voor beroepsuitoefening worden gebruikt, onder voorwaarde dat de woonfunctie als belangrijkste functie, gehandhaafd blijft.

Hoogteregeling, kappen of platte afdekking

Zoals in paragraaf 8.1 al naar voren kwam, wordt in dit plan zoveel mogelijk flexibiliteit betracht, waar de situatie dat toestaat. Voor de hoogteregeling betekent dit dat doorgaans een maximale hoogte op de kaart is ingetekend. Deze maximale hoogte correspondeert met de bestaande hoogte.

Voor een aantal gebieden in het plangebied is het van belang dat de gevelhoogte wordt vastgelegd, ten einde het straatbeeld te behouden. Op die plaatsen heeft een wisselende goothoogte meer effect op het straatbeeld. Het vastleggen van de goothoogte is in die gevallen een geëigend instrument om de ruimtelijke kwaliteit te behouden. Daarom zijn de desbetreffende bebouwingsvlakken voorzien van een maatbepaling betreffende deze goothoogte. In de voorschriften is verder bepaald dat de hoogte van een kap maximaal 3,50 m mag bedragen.

In de meeste gevallen zijn de woningen die zijn voorzien van een maximale bouwhoogte ook plat afgedekt. De beperking die voor deze woningen geldt, betekent dat deze plat afgedekt moeten blijven. Dat is ingegeven door het destijds gekozen stedenbouwkundige concept van de wijk en de buurten waaruit het gebied is opgebouwd.

Toevoeging kap

In het plangebied treft men diverse woningtypen aan. Veel nieuwe woningen zijn van een platte afdekking voorzien. Als woninguitbreiding op de begane grond niet mogelijk is wordt wel gedacht aan het toevoegen van een kap met hellende dakvlakken. In visueel oogpunt kan een dergelijke toevoeging afbreuk doen aan een homogeen stedenbouwkundig beeld. Daarom is bepaald dat de goothoogte van een huis in die gevallen tevens de totale hoogte is. In de voorschriften is een vrijstelling opgenomen met behulp waarvan meegewerkt kan worden aan de bouw van een kap met hellende dakvlakken. De aanvragen worden individueel beoordeeld door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Als de toevoeging van een dergelijk kap uit een oogpunt van welstand aanvaardbaar is wordt positief geadviseerd door de ARK en kan de vrijstelling verleend worden. Er wordt niet alleen gelet op de uiterlijke verschijningsvorm van een kap, maar ook op andere aspecten zoals verlies van privacy voor de omgeving, bezonning van tuinen e.d. Tevens moet voorkomen worden dat een verbrokkeld stedenbouwkundig beeld ontstaat. Daarom wordt er de voorkeur aan gegeven als diverse aan elkaar grenzende huizen in één keer van een kap voorzien worden. De eerst geplaatste kap bepaald overigens het toekomstig beeld. Onderling afwijkende kapvormen en materiaaltoepassingen moeten worden vermeden. Voor de oudere woningen langs de Rijndijk geldt een ander regime. Daar is het in stedenbouwkundig opzicht niet bezwaarlijk als een bestaand plat afgedekt huis van een kap wordt voorzien.

Dakopbouwen

Het incidenteel toevoegen van een dakopbouw vanuit de door de burger ervaren gebruikswaarde van de woning kan soms toch zeer gewenst zijn. In bepaalde gevallen is het vanuit ruimtelijke overwegingen ook toelaatbaar. Van belang is dat er voor de omgeving sprake kan zijn van verminderde lichtinval, negatief effect op de bezonning en inbreuk op de privacy. Vanuit die optiek bezien is een nadere afweging noodzakelijk. De dakopbouw dient te voldoen aan hoogte- en afstandmaten tot de gevels. Verder mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken, dat wil zeggen: aantasting van de privacy;

- beperking van de lichttoetreding;
- invloed op de bezonning.

Voor die gedeelten van de wijk waar plat afdekte woningen staan en waar toevoeging van een extra bouwlaag in de vorm van een dakopbouw aanvaardbaar is geldt dus het volgende.

In het plangebied zijn de betreffende bouwstroken op de kaart aangeduid met afzonderlijke aanduiding "a". Deze verwijst naar een wijzigingsbevoegdheid van het College van burgemeester en wethouders.

Met behulp daarvan kan toegestaan worden dat een dakopbouw wordt gerealiseerd. Het gaat in feite om een extra woonverdieping die aan de voor- en aan de achterzijde ten opzichte van het gevelvlak terugliggend moet worden uitgevoerd. Het in collectief verband (dat wil zeggen: met meerdere of alle bewoners uit een blok realiseren van de dakopbouwen) verdient de voorkeur. Aldus zullen eenvormige opbouwen ontstaan met gelijksoortig materiaalgebruik. Het is niet noodzakelijk dat een hele rij woningen in één

keer van een dakopbouw wordt voorzien; anderzijds zal een particulier die een huis midden in een blok heeft niet op medewerking mogen rekenen omdat dan een verbrokkelde ontwikkeling ontstaat die afbreuk doet aan het beeld. Voor een hoekwoning kan dat anders zijn: een hoekhuis kan juist wel een esthetisch verantwoorde toevoeging verdragen.

Tuinen en erven

Een belangrijk deel van de huizen in de Stevenshof bestaat uit eengezinswoningen met tuinen voor en erven achter. Het groene karakter van de wijk is mede te danken aan deze particuliere tuinen. Dat beeld moet behouden blijven. Anderzijds hebben veel bewoners de wens om een deel van hun zij- en achtererf te bebouwen met bijvoorbeeld aanbouwen aan de woning of een vrijstaande berging. Voor een deel is deze bebouwing al aanwezig en wordt deze door de bepalingen van het plan gelegaliseerd. De kern van de regeling is dat maximaal 50% van het open gedeelte van het perceel bebouwd mag worden.

Niet al het terrein dat bij een woning hoort wordt als potentieel bouwterrein voor aanbouwen en bijgebouwen beschouwd. Er wordt gerekend vanaf één meter achter de voorgevellijn. Als er een zijerf is wordt het meegeteld. Er mag maximaal 30 m² bebouwd worden. Om deze oppervlakte te bereiken moet het berekende erf dus minimaal 60 m² groot zijn: anders mag minder opgericht worden met inachtneming van het percentage. Bestaande achterpaden worden niet tot het erf van een woning gerekend, hoewel ze wel opgenomen zijn in de woonbestemming. Men is vrij in de keuze van het soort erfbebouwing: een aan- of uitbouw mag worden opgericht maar ook een vrijstaand bijgebouw. Ook is het aantal bijgebouwen niet gelimiteerd: men mag desgewenst, naast een aanbouw ook één of meerdere losse bergingen bouwen. Als al erfbebouwing aanwezig is wordt die in mindering gebracht op de gewenste toevoeging. Men kan er ook voor kiezen om bestaande bebouwing te slopen en in ruil daarvoor nieuwbouw op te richten. Zoals het woord al zegt: een aan- of uitbouw zit vast aan de woning en dient ter vergroting van de woning. Een aanbouw mag maximaal 2,50 m diep zijn, gerekend vanaf de bestaande achtergevel en/of zijgevel. Een bijgebouw is bestemd voor aan het wonen ondergeschikte doeleinden, meestal tot berging of garage. Zowel een aan- of uitbouw als bijgebouw mag slechts in één laag worden opgericht.

Beroepsuitoefening

Beroepsuitoefening aan huis is wel in de aanbouw, maar niet in het bijgebouw toegestaan.

Overkappingen

Omdat overkappingen ruimtelijk effect hebben op de omgeving, is hiervoor de volgende regeling van toepassing. Overkappingen worden meegeteld in de oppervlakte aan erfbebouwing. Net als voor de aan- en uitbouwen of de aangebouwde bijgebouwen geldt ook voor overkappingen een maximale diepte van 2,5 m vanuit de gevel waaraan zij gebouwd worden. Ook geldt eenzelfde regeling als voor aan- en uitbouwen en bijgebouwen ten aanzien van de afstand tot de lijn in het verlengde van de voorgevel. De goothoogte van vrijstaande overkappingen (denk aan prieeltjes en dergelijke) mag niet meer dan 3 m bedragen. Net als bij aan- en uitbouwen en bijgebouwen geldt dat dakterrassen op overkappingen niet toegestaan.

Boventallige erfbebouwing

Voor al langs de Rijndijk treft men percelen aan waar meer erfbebouwing aanwezig is dan krachtens deze voorschriften kan worden toegelaten. De vraag is dan aan de orde of deze bebouwing in de toekomst zal moeten verdwijnen. Het ideaalbeeld bestaat uit

het uiteindelijk verdwijnen van boventallige erfbebouwing omdat een onbebouwd erf aan de wateroever in het geheel een meerwaarde heeft boven erfbebouwing. De regeling beoogt overigens niet de boventallige erfbebouwing onder het overgangsrecht te brengen. Wie ervoor kiest om in een situatie waarbij sprake is van boventallige bebouwing, een bestaand gebouw te slopen gevolgd door herbouw zal daarvoor bouwvergunning krijgen. Voorwaarde is dat de strijdigheid met het bestemmingsplan niet wordt vergroot. Ook dient sloop direct gevolgd te worden door nieuwbouw, dat wil zeggen: het bijgebouw dient aanwezig te zijn op het moment waarop de bouwvergunning wordt verleend.

Bebouwing aan of voor de voorgevel

Aan of voor de voorgevel van een woning mogen geen gebouwen worden opgericht. Bestaande voorportaaltes mogen gehandhaafd blijven en eventueel vernieuwd worden, maar ze mogen niet uitgebreid worden.

Woonwagenstandplaatsen

Aan de Trien Semlerstraat bevinden zich veertien standplaatsen voor woonwagens. Daarvoor is een afzonderlijk bestemmingscategorie opgenomen. De woonwagens kunnen niet meer rijden en worden als bouwwerken beschouwd. De maximale oppervlakte van een woonwagen mag niet meer dan 60 m² bedragen. Daarnaast mogen aanbouwen en bijgebouwen worden opgericht tot ten hoogste 50% van het bij de woonwagen behorende erf, tot ten hoogste 30 m². Dit is – gezien dezelfde positie die woonwagens wordt toegedacht – gelijkgesteld aan de mogelijkheden bij de woningen in de wijk.

Overige bouw mogelijkheden

Gebruikelijk is dat tuinen begrensd worden door heggen of schuttingen. Vergunningvrij mag een schutting gebouwd worden: op het zij- en of achtererf tot een hoogte van maximaal 2 m; aan de voorzijde tot maximaal 1 m. Daarnaast komt voor dat men een pergola wil plaatsen of een barbecueplek wil inrichten door een gemetselde oven o.i.d. te plaatsen. Antennes voor zendamateurs mogen geplaatst worden mits de hoogte niet meer bedraagt dan 3 m. Deze maat geldt voor alle overige bouwwerken die niet als gebouw aangemerkt kunnen worden; de bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Iedere woning mag verder van een kelder worden voorzien. Voor de bestaande bouw zal dat om technische reden geen optie zijn, maar bij vervangende nieuwbouw kan het de moeite waard zijn een woning van een kelder te voorzien. Die kan voor dezelfde doeleinden gebruikt worden als de rest van de woning, maar ook voor de stalling van auto's. Een kelder mag maximaal 1 m boven maaiveld uitsteken. Dit heeft het voordeel dat hij minder diep hoeft te worden uitgegraven, dat er toetreding van daglicht kan zijn en dat de woonetage iets boven maaiveld uitgetild wordt. De extra maat moet wel beschikbaar zijn in de toegelaten goothoogte of totale hoogte (de bouwhoogte). Aan de achtergevel mag een kelder maximaal 2.50 m uitsteken buiten de achtergevel. Op dat gedeelte kan met bijvoorbeeld later een aanbouw realiseren of een terras aanleggen. Een woning mag in beginsel niet van een dakterras worden voorzien. Het platte dak van een aanbouw mag dus niet van een afrastering worden voorzien om daarvan een dakterras te maken. Dat zou aan de privacy in aangrenzende tuinen te zeer afbreuk doen. In de voorschriften is overigens wel een vrijstelling opgenomen. Er zijn flats waar een dakterras zonder omgevingsbezwaren denkbaar is: hetzij boven op het gebouw zelf, hetzij op een aangebouwd gedeelte. Bij een aanvraag om vrijstelling zal het omgevingsbelang terdege meegewogen worden.

10.3. Gemengde bestemming

De bestemming “Gemengde doeleinden” is toegekend aan de bebouwing die voor wat betreft de begane grond tevens voor niet-woonfuncties wordt gebruikt. Dat betreft in de eerste plaats het winkelcentrum Stevensbloem en verder de bebouwing nabij het NS station De Vink. De begane grond mag ingericht worden als winkel, dienstverlenend bedrijf, maatschappelijke voorzieningen maar ook voor sport en recreatie of horeca. Daarop is een vrijstelling van toepassing met behulp waarvan toegestaan kan worden dat de eerste verdieping ook gebruikt wordt als kantoor, winkel, dienstverlenend bedrijf etcetera.

Het plan bevat geen bepalingen over de aard van de winkels en de soorten van dienstverlening. Alleen de prostitutie is uitgezonderd. Voor wat dit laatste betreft in Leiden zijn een aantal plekken aangewezen waar een prostitutiebedrijf mag worden uitgeoefend. Deze mogen niet in de Stevenshof gevestigd worden. Daarom bevat het plan een bepaling op grond waarvan de prostitutie is uitgesloten onder de vormen van commerciële dienstverlening. Voor wat betreft de horeca geldt een beperking tot en met categorie II. Er kunnen in deze bestemming lichte horecabedrijven worden gevestigd, maar geen cafés. Daarvoor is een vrijstelling van toepassing zodat een aanvraag daarvoor goed afgewogen kan worden en er kunnen voorwaarden gesteld worden.

Aan het gebouwencomplex De Groote Vink is eveneens de gemengde bestemming toegekend. Daarbinnen zijn voldoende mogelijkheden om het complex te exploiteren. Momenteel zijn er diverse bedrijven gevestigd. Zoals elders in deze toelichting uiteengezet is het niet uitgesloten dat het gebied waarin De Groote Vink gelegen is in de toekomst een andere ontwikkeling tegemoet gaat. Dat is dan ook het moment om te bezien of het complex al dan niet daarin ingepast kan worden. De Groote Vink vertegenwoordigt in cultuurhistorisch opzicht een zekere waarde. Bij herontwikkeling zal in iedere geval getracht worden het geheel op een verantwoorde wijze in te passen. Vooruitlopend daarop kan het bestaande gebruik gehandhaafd blijven. Dit betekent dat detailhandel en horeca niet kunnen worden toegestaan. Kantoor- en bedrijfsgebruik zijn zeer wel mogelijk, naast dienstverlening en wonen.

10.4. Maatschappelijke doeleinden

Algemeen

Alle bestaande scholen, kerken, en andere gebouwen voor sociale en culturele doeleinden zijn met de bestemming “Maatschappelijke doeleinden” opgenomen. Het hele terrein van een instelling is van deze bestemming voorzien. Op het eigen perceel is een gebied aangegeven waarbinnen de gebouwen mogen worden geplaatst. De bestaande bebouwing is daarbinnen opgenomen. Buiten dit bouwvlak mag in principe niet gebouwd worden, behoudens hekken e.d. (bouwwerken, geen gebouwen zijnde). Voor kleine gebouwtjes en andere bouwwerken zoals fietsenstallingen, bergingen en dergelijke is hierop een uitzondering gemaakt. Deze zijn buiten het bouwvlak toegestaan mits het oppervlak per bouwwerk niet meer dan 20 m² bedraagt en het gezamenlijke oppervlak niet meer dan 100 m² bedraagt. De bestemmingsomschrijving is ruim gehouden zodat diverse soorten voorzieningen bij recht gevestigd kunnen worden. Een school kan bijvoorbeeld veranderd worden in een gebouw voor religieuze of levensbeschouwelijke doeleinden en een kerk kan bijvoorbeeld verbouwd worden tot opvanginrichting voor dak- en thuislozen. Hierdoor wordt bereikt dat maatschappelijke functies zonder veel rompslomp uitgeruild kunnen worden en op eenvoudige wijze voorzien kan worden in veranderingen van de vraag.

Het spreekt overigens vanzelf dat omtrent de gevolgen van een gebruikswijzing tevoren met omwonenden uitvoerig overlegd zal worden. Bovenstaande voorbeelden zijn slechts illustratief en betreffen in geen enkel opzicht een beleidsvoornemen. Het bebouwingsvlak is in de meeste gevallen ruimer ingetekend dan de bestaande bebouwing aangeeft. Er is enerzijds gekeken naar de mogelijkheden uit het voorheen van kracht zijnde plan; anderzijds is per locatie gezien of open grond eventueel nog voor bebouwing in aanmerking kan komen. In bepaalde gevallen is de hoeveelheid te bebouwen oppervlakte begrensd door het toekennen van een bebouwingspercentage. Bij ruimere bebouwingsvlakken is op die manier voldoende flexibiliteit geboden, zonder dat de belangen van omwonenden en de gebruiksmogelijkheden van de gronden en bouwwerken in de omgeving onevenredig worden aangetast. Hetzelfde betreft de toegelaten bouwhoogte: deze kan meer bedragen dan de hoogte van de bestaande gebouwen.

Dierenasiel

Op het bedrijventerrein Westwal bevindt zich een dierenasiel. Dat zal in de toekomst een uitbreiding ondergaan waaraan planologische medewerking wordt gegeven. Omdat een dergelijke instelling niet tot de bedrijven gerekend wordt is daaraan in het in ontwerp ter inzage te leggen plan een bestemming voor Maatschappelijke doeleinden toegekend. De uitbreiding kan binnen het perceel gerealiseerd worden. Tevens is de bouw van een beheerderswoning geregeld. Deze is al gebouwd. Het dierenasiel heeft een nieuwe milieuvergunning nodig, dan wel een revisievergunning bij verandering of uitbreiding. In die vergunning worden als regel voorwaarden opgenomen met als doel de overlast voor de omgeving te verkleinen. Dat zal ook in het onderhavige geval gebeuren. In dat kader wordt vooral gedacht aan geluidswerende voorzieningen.

10.5. Bedrijven

Inleiding

In het plangebied komt een bedrijventerrein voor (Westwal). Daarnaast zijn er vooral kleinere bedrijven langs de Rijndijk gevestigd. De variëteit in de bedrijven is groot. Westwal is een traditioneel bedrijventerrein dat intensief gebruikt wordt. Modernisering daarvan is nog niet aan de orde. Het gebied is optimaal ontsloten aan de A44. Er is veel groen in de werkomgeving. Er is slechts één bedrijfswoning aanwezig, namelijk bij het dierenasiel. Deze is op de plankaart van een afzonderlijke aanduiding voorzien. Deze woning is al gebouwd. Tevens is de bowlinghal van Menken er gevestigd.

Bouw-en gebruiksmogelijkheden

Bouwen

Ook voor het bedrijventerrein geldt dat op de plankaart een belijning voorkomt waarbinnen gebouwd mag worden: de bebouwingsvlakken. Daarbuiten zijn geen gebouwen toegestaan.

De gronden binnen het bebouwingsvlak mogen geheel bebouwd worden, tenzij een bebouwingspercentage staat aangegeven. Dat percentage wordt berekend binnen het bouwvlak en is afgestemd op wat er aan bebouwing al aanwezig is. Als binnen één bouwvlak meerdere bedrijven zijn gevestigd geldt het percentage per afzonderlijk perceel. Gebouwen kunnen aan elkaar gebouwd worden.

Overigens zal 100% bebouwing in de praktijk meestal niet realiseerbaar blijken omdat voldaan moet worden aan de gemeentelijke parkeernormering.

Afhankelijk van de aard van de bedrijvigheid wordt – als een bouwvergunning aan de orde is – een parkeernorm bepaald. Gegeven de beperkte mogelijkheden in het openbaar gebied, ligt het voor de hand om het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein op te lossen. Bij bouwaanvragen wordt hierop gelet. Als op eigen terrein

onvoldoende geparkeerd kan worden kan dit leiden tot het weigeren van een bouwvergunning. De gemeente hanteert de landelijk bekende CROW-normen.

Daarnaast speelt de welstand een rol: voorkomen moet worden dat een onaantrekkelijk terrein ontstaat. Toepassing van het welstandstoezicht betekent overigens niet dat minder grond bebouwd zou kunnen worden. De bedrijfsterreinen langs de Rijndijk zijn afzonderlijk bekeken. Als nog bedrijfsbebouwing toegevoegd kan worden, zonder bezwaar voor de omgeving, moet deze binnen het bebouwingsvlak worden opgericht. De bebouwingsvlakken zijn zodanig ingetekend dat rekening wordt gehouden met de omgeving. Zo wordt vooral voorkomen dat bedrijfsgebouwen te dicht bij bestaande woningen wordt opgericht. Een en ander betekent dat in een aantal gevallen vastgesteld moest worden dat een locatie niet verder uitgebreid kan worden. De maximale hoogte van de bedrijfsbebouwing is afgestemd op de gebruikelijke maten voor een bedrijventerrein, met dien verstande dat ten behoeve van een zo efficiënt mogelijk terreingebruik ook hogere bedrijfsbebouwing toegelaten kan worden. Een verdieping kan benut worden voor een bedrijfskantoor, kantine, e.d.

Gebruiken

De buiten de bebouwingsvlakken gelegen gronden mogen worden gebruikt voor bijvoorbeeld opslag, parkeren, water en/of groenvoorzieningen.

Vanuit ruimtelijk oogpunt zijn grenzen gesteld aan de opslaghoogte. Aan de voorzijde van bedrijfsspercelen is opslag per definitie verboden. De aanblik van het bedrijventerrein wordt daardoor verbeterd, de voorzijde blijft beschermd tegen “verrommeling”.

Voor de gronden gelegen achter de voorgevel is opslag alleen qua hoogte aan beperkingen gebonden. De opslag van goederen mag daar niet meer dan 4 m bedragen.

Het bedrijventerrein is primair bedoeld voor de gebruikelijke bedrijvigheid, zoals industrie, reparatie, transport, dienstverlening e.d. De planvoorschriften bevatten de in gemeente Leiden gebruikelijke Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB). De toelaatbare bedrijfstvormen mogen zich afspelen binnen de categorieën 1, 2 en 3 van de SvB. De categorie 3 is in twee delen gesplitst: 3.1 en 3.2.

Vanwege overlast is het niet wenselijk om bedrijven uit categorie 3.1 of hoger toe te laten in gemengd gebied, dat hoofdzakelijk in gebruik is voor de woonfunctie. Categorie 3.1 en hoger zijn derhalve voornamelijk van toepassing op het terrein Westwal. Waar de afstand van bedrijven tot gevoelige bestemmingen, zoals woonbebouwing, ten minste 100 m bedraagt, kunnen bedrijven uit categorie 3.2 van de SvB gevestigd worden. De richtafstand (de minimaal aan te houden afstand tussen bedrijfsgebouwen en woonbebouwing) voor bedrijven uit categorie 3.1 bedraagt 50 m. Langs de zuidelijke rand van Westwal, de Hadewychlaan, bedraagt de afstand tot de woonbebouwing minder dan 50 m. Niettemin kunnen daar toch bedrijven uit categorie 3.1 gevestigd worden, mits deze naar aard invloed en omvang naar de omgeving vergelijkbaar zijn met een bedrijf uit categorie 2 van de SvB. Via het milieuvergunningsspoor kunnen daartoe voorwaarden worden opgenomen om eventuele hinder voor de deze woningen te voorkomen.

Aan de Rijndijk zijn op enkele plaatsen bedrijven aanwezig die zich voor wat betreft de milieuzonering (dus: een hogere categorie dan eigenlijk toegestaan) te dicht op de woonbebouwing bevinden. Vaak zijn deze bedrijven al lange tijd aanwezig en verplaatsing behoort dan vaak niet de mogelijkheden. Gelet op de bestaande rechten van deze bedrijven zijn deze bedrijven positief bestemd. Dat houdt in dat de bedrijven die er nu zitten, bestemd zijn op grond van hun

huidige bedrijfsvoering en daarom een specifieke aanduiding (maatbestemming) hebben gekregen.

Soortgelijke bedrijven die passen in de maatbestemming op de kaart en bovendien naar aard, invloed en omvang gelijk te stellen zijn aan de zittende bedrijven, zijn eveneens toegestaan. Andere bedrijven uit de zelfde milieucategorie als de zittende bedrijven zijn ter plaatse van bestemmingen met een maatbestemming niet toegestaan. Wel toegestaan zijn tevens bedrijven uit de categorie die op de kaart aan het perceel is toegekend.

Bijvoorbeeld: een perceel ligt op 35 m van een woonwijk. De categorie die hier ten hoogste is toegestaan, is categorie 2 van de SvB. Op het perceel is een garagehouder gevestigd. Deze garage valt in categorie 3.1 van de SvB. De garage is positief bestemd door de toevoeging van een maatbestemming. Deze en andere garagehouders uit categorie 3.1 zijn ter plaatse toegestaan. Maar ook andere bedrijven, voor zover behorend tot categorie 2 zijn ter plaatse toegestaan.

Door deze oplossing wordt voorkomen dat het huidige bedrijf in zijn bedrijfsvoering belemmerd wordt. Tevens worden toch voldoende gebruiksmogelijkheden geboden voor het perceel.

Het bovenstaande betekent echter tevens dat bedrijven uit een hogere categorie, die zijn toegestaan door middel van een maatbestemming en die groei kennen, op termijn mogelijk niet meer zullen passen binnen de thans toegekende maatbestemming. Gelet op de milieuhinder voor de omgeving, ligt het niet in de rede, dat de milieuvergunning te zijner tijd op deze groei wordt aangepast. Voor dit soort bedrijven rest op termijn niets anders dan verplaatsing.

Het bedrijventerrein Westwal is geen kantorenlocatie omdat het terrein niet in de nabijheid van een halte voor hoogwaardig openbaar vervoer is gelegen. De werknemers komen dus hoofdzakelijk per auto. Aangezien het autogebruik beperkt moet worden zullen kantorenlocaties in de nabijheid van bijvoorbeeld een station de voorkeur verdienen. Bedrijfskantoren zijn wel toegestaan tot maximaal 50% van de bebouwde oppervlakte met een maximum van ten hoogste 3.000 m². Het gebied is evenmin bedoeld voor detailhandel, voor bouwmarkten en tuincentra. Detailhandel in zelf vervaardigde goederen is wel toelaatbaar, evenals de verkoop aan particulieren van volumineuze goederen zoals auto's, caravans, machines, grove bouwmaterialen e.d.

Bedrijfswoningen

Er is op het terrein Westwal slechts één bedrijfswoning aanwezig. Het perceel waarop deze woning is gelegen, heeft op de plankaart een aanduiding gekregen met als doel deze woning positief te bestemmen. De bestemming van het terrein is overigens "Maatschappelijke doeleinden". Deze woning is inmiddels gebouwd. Het plan laat de bouw van bedrijfswoningen bij andere bedrijven niet toe. Bewoning op het bedrijfsterreinen is uit de tijd omdat bewaking door gespecialiseerde bedrijven geschiedt en fabricageprocessen zijn doorgaans op afstand controleerbaar.

10.6. Verkeersbestemmingen

Wegverkeer

Alle wegen, straten en paden in het plangebied zijn voorzien van een bestemming "Verkeersdoeleinden" of "Verblijfsgebied". In het plan is een strikt onderscheid gemaakt tussen openbaar en privé: al het openbare gebied is in deze twee bestemmingen ondergebracht met inbegrip van de bestemmingen "Groenvoorzieningen" en "Water".

Aldus is optimale duidelijkheid gegeven betreffende de verantwoordelijkheid voor aanleg en onderhoud.

De hoofdontsluitingswegen zoals Stevenshofdreef, de Rijksweg A 44 en de Dobbedreef zijn voorzien van de bestemming "Verkeersdoeleinden". Deze bestemming is toegekend aan alle wegen waar het belang van het rijdend verkeer prevaleert boven andere belangen. Volledigheidshalve moet hier herhaald worden dat de Rijnlandroute niet in dit bestemmingsplan is opgenomen. Als de aanleg actueel wordt zal daarvoor en afzonderlijk bestemmingsplan in procedure worden gebracht.

Alle overige openbare en grotendeels verharde gebieden zijn opgenomen in de bestemming "Verblijfsgebied". De gemeente is vrij in de inrichting van de openbare ruimte. Daarom zijn de bestemmingen in de voorschriften zodanig geredigeerd dat de gemeente zich daarin niet vastlegt op indelingsaspecten. Dat kan inhouden dat bij een herinrichtingsplan gekozen wordt voor een andere profilering van de rijbanen, een andere indeling van het parkeren e.d. Openbaar groen zal zoveel mogelijk gespaard worden, maar het is nu eenmaal niet te voorkomen om bijvoorbeeld bij grote parkeerdruk groen in verharding om te zetten. Dat gebeurt slechts nadat een herinrichtingsplan aan de belanghebbenden is voorgelegd en daarop commentaar is gegeven. De keuze om groen op te geven voor verharding komt dan bewust en na inspraak tot stand. Er zal overigens geen groen worden opgeofferd als parkeeroverlast het gevolg is van het niet benutten van parkeerplaatsen op eigen terrein van bedrijven of flatcomplexen. Hetzelfde geldt als de parkeerdruk het gevolg is van winkelen of reizend publiek dat de auto in de woonbuurt plaatst. Als dergelijke overlast zou optreden moet gekozen worden voor handhavend optreden.

Spoorweg

De spoorbaan is opgenomen in de bestemming "Spoorwegdoeleinden". Daarbinnen bevindt zich verder de halte De Vink en de spoorbrug over de Rijn. Waar de spoorweg de Stevenshofdreef, de Rijn en het fietspad ter hoogte van de Alexandrine Tinneplein elkaar ongelijkvloers kruisen, is een aanduiding toegekend om het gebruik van het terrein op maaiveldhoogte te onderscheiden van het gebruik op de hoger gelegen spoorbaan. De spoorwegbeheerder is verder vrij in de inrichting van het spoorbaantracé. Dat betreft het aantal sporen, de ligging van perrons, bovenleidingen e.d.

Tegelijkertijd zijn de mogelijkheden voor voorzieningen ten behoeve van het ongelijkvloers kruisende verkeer veiliggesteld.

Het loketgebouwtje op het Alexandrine Tinneplein is opgenomen binnen de bestemming "Spoorwegdoeleinden". Het gebouwtje zal waarschijnlijk gesloopt worden als overgegaan kan worden tot bebouwen van dat plein.

10.7. Water en groen

Water

De belangrijkste "waterpartij" in het plan is de Rijn. Deze rivier dient voor de waterafvoer maar ook voor verkeer en vervoer te water en voor de recreatie op het water. Deze functies zijn in de bestemmingsomschrijving vastgelegd. De schaarse plekken waar de oever van de Rijn openbaar toegankelijk is worden in het plan beschermd. Verder bevat het plan een verbod om aanlegplaatsen voor boten te maken, behoudens één aanlegplaats per perceel voor een eigen recreatieschip. Een eigen insteekhaventje mag overkapt worden. De daarvoor te gebruiken te bebouwen oppervlakte wordt beschouwd al erfbouw en gaat in mindering op de mogelijkheden om aanbouwen of andere bijgebouwen te plaatsen.

Verder zijn de in de wijk aanwezige watergangen en waterpartijen in het plan opgenomen en voorzien van de bestemming "Water". In hoofdstuk 6 (water en ecologie) is uiteengezet welk belang het water voor het plangebied heeft. Tevens is

vastgesteld dat niet voldaan wordt aan de gewenste verhouding tussen water en verharde gebieden. Voorkomen moet worden dat nog meer onverhard gebied aan het areaal onttrokken wordt. Daarom is in het plan een verbod opgenomen om onverharde terreinen te verharden. Dat betreft de bestemmingen “Groenvoorzieningen” en “Agrarische doeleinden”. Als in het openbaar groen verharding moet worden aangebracht – behoudens paden - dient een compensatie gevonden worden door minimaal 15% van de oppervlakte (elders) in de vorm van open water aan te leggen. Verder bevat het plan een algemeen verbod om water te dempen. Dat betreft ook het water in de bestemming “Groenvoorzieningen”.

Woonschepen

De ligplaatsen, zoals aangegeven op het Ligplaatsenplan dat weer een onderdeel is van de Woonschepenverordening, worden in principe in het bestemmingsplan overgenomen.

In de Stevenshof zijn momenteel ligplaatsen aangewezen op plekken waar deze om uiteenlopende redenen minder gewenst zijn. Ligplaatsen kunnen niet zomaar opgeheven worden. Wel kunnen ligplaatsen die inmiddels niet meer gebruikt worden niet opnieuw uitgegeven worden, op voorwaarde dat het ligplaatsenplan is aangepast. Bij het opstellen van zowel het nieuwe ligplaatsenplan als het nieuwe bestemmingsplan moet hier rekening mee gehouden worden. In het Ligplaatsenplan is een elftal ligplaatsen opgenomen. Momenteel liggen in het gedeelte van de Rijn dat in dit bestemmingsplan is begrepen slechts drie woonschepen. De in het verleden gebruikte ligplaatsen worden in het plan niet overgenomen. Het gaat om ligplaatsen achter tuinen en andere particuliere eigendommen. De aldaar in het verleden aanwezige woonboten zijn kennelijk vrijwillig vertrokken omdat de voorkeur gegeven werd aan een vrije eigen oever.

Bij het perceel Valkenburgseweg 49 is een ligplaats in het bestemmingsplan opgenomen. Hiervoor is in 1991 een ligplaatsvergunning verleend.

Groenvoorzieningen

Deze bestemming is toegekend aan de grotere aaneengesloten groene gebieden in de wijk, met name aan het park Stevenshof en het buurtpark aan de Rijndijk. Daarnaast is de hoofdgrondstructuur die de stedenbouwkundige kwaliteit van deze wijk mede bepaalt, in deze bestemming opgenomen. Dat betreft vooral het groen dat de Dobbewetering en de Veenwetering begeleidt. Speelterreintjes en groene gebiedjes tussen woonblokken en flats zijn tevens bestemd voor “Groenvoorzieningen”. Deze bestemming garandeert het voortbestaan. In de wijk is nog veel meer groen aanwezig. Dat is ondergebracht in de bestemmingen “Verkeersdoeleinden” en “Verblijfsgebied”. Hierboven is al uiteengezet dat een en ander niet betekent dat het zonder meer voor verharding in aanmerking komt.

In de bestemming “Groenvoorzieningen” mogen paden aangelegd worden. De bestaande doorgaande fiets- en wandelpaden zijn overigens aangegeven met de bestemming “Verblijfsgebied”.

10.8. Recreatie

Aan de Dobbedreef is het tenniscomplex gelegen. Tevens is daar de van oudsher bekende ijsbaan. Als er geen natuurijs verwacht wordt is het een sportveld. De hoge lichtmasten zijn nodig als de ijsbaan in gebruik is. De clubgebouwen voor zowel de sportvelden als de ijsbaan zijn op de kaart in bebouwingsvlakken opgenomen. Vermeldenswaard is dat horecagebruik in kantines functiegebonden moet zijn. Het verhuren van de ruimten aan derden levert strijd met het bestemmingsplan op en kan leiden tot een handhavingsactie.

De Menken Bowlingbaan aan de Kenauweg nr. 10 is ondergebracht in een recreatieve bestemming. Uitbreiding op eigen terrein is niet mogelijk.

Omdat recreatieve functies soms enige hinder kunnen betekenen voor de omgeving, is een voorbehoud gemaakt om recreatieve functies niet zonder meer met elkaar uitwisselbaar te maken. Soms kan dit al niet, vanwege fysieke vereisten die er vanuit de recreatieve voorziening zelf is. Soms mag dit niet, vanwege geluidsoverlast, parkeerdruk of verkeersafwisseling. De in het gebied aanwezige functies zijn daarom allemaal voorzien van een maatbestemming.

10.9. Ontwikkelingslocaties

Inleiding

Hoewel het bestemmingsplan hoofdzakelijk conserverend van aard is bevat het een aantal ontwikkelingslocaties. Daaronder wordt verstaan: plekken waarvan verwacht wordt dat gedurende de komende planperiode (10 jaar na het inwerkingtreden van het bestemmingsplan) zich ontwikkelingen zullen voordoen die in sterke mate afwijken van de nu bestaande situatie.

Aan regeling via een bestemmingsplan wordt de voorkeur gegeven boven het later inzetten van afwijkingsmogelijkheden. Door de integrale benadering van een groter gebied wordt de inpassing van een ontwikkelingslocatie die in een bestemmingsplan is opgenomen duidelijker en weten belanghebbenden in een vroegtijdig stadium wat verwacht kan worden.

Zoals al is aangegeven is er een kenmerkend verschil tussen een ontwikkelingslocatie en een conserverend bestemde plek. Conservering wil overigens niet zeggen dat de bestaande situatie wordt bevroren. Normale ontwikkelingen worden via het plan mogelijk gemaakt, waaronder complete vernieuwing met dien verstande dat bij vervangende nieuwbouw aangesloten moet worden op de plaatsing en de afmetingen van hetgeen verwijderd is. Dit kan actueel zijn als woningen gesloopt zijn of bedrijfslocaties beschikbaar komen voor herontwikkeling.

Juridische mogelijkheden

Er zijn verschillende mogelijkheden om vorm te geven aan de juridische regeling van ontwikkelingslocaties. De keuze is afhankelijk van de concreetheid van de plannen en de mogelijkheden tot daadwerkelijke realisering: in welke mate is het te verwachten dat de locatie binnen de planperiode daadwerkelijk beschikbaar komt voor nieuwe functies. Afhankelijk van de feitelijke situatie (concreetheid, realiseerbaarheid, programmatische invulling) kan per locatie een keuze gemaakt worden uit de volgende mogelijkheden.

1. **Directe bestemming.**

De gewenste ruimtelijk-functionele situatie wordt al direct in het bestemmingsplan vastgelegd, omdat zekerheid bestaat over de uitvoering van de plannen. Als daarvoor vergunning wordt aangevraagd kan met een vrij grote mate van zekerheid vastgesteld worden dat de vergunning verleend zal worden.

2. **Wijzigingsbevoegdheid.**

In het bestemmingsplan wordt voor diverse ontwikkelingslocaties een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO opgenomen voor wijziging van de bestemmingen. De bestaande toestand wordt conform de huidige toestand bestemd. Het gebied is echter op de plankaart voorzien van een afzonderlijke aanduiding ten teken dat verandering kan plaats vinden. Het initiatief ligt niet bij de gemeente maar bij een belanghebbende partij. Het wijzigingsplan wordt in overleg met de gemeente opgesteld. Afhankelijk van de invloed op de omgeving van de locatie kan gekozen worden voor één of meer inspraak- en/of informatiebijeenkomsten. Los daarvan moet een wijzigingsplan ook een formele procedure doorlopen met voldoende momenten voor bezwaar of beroep.

Beschrijving van de ontwikkelingslocaties

Directe bestemmingen

Haagse Schouwweg hoek Rijndijk

Hier bevindt zich oudere bebouwing. Het is gewenst deze te vervangen door meer representatieve nieuwbouw, die de toegang tot de stad beter markeert. Het perceel is geschikt voor bebouwing in meerdere lagen. Ernaast kan ook enige min of meer vervallen bebouwing worden vervangen. Daar wordt gedacht aan eengezinshuizen of gestapelde bouw in maximaal 8 lagen. De mogelijkheden uit het oude nog vigerende bestemmingsplan Stevenshof zijn in het nieuwe plan ongewijzigd overgenomen. Een aanvankelijke mogelijkheid tot hoger bouwen is verlaten.

Stevensbloem

Het is de bedoeling dat het winkelcentrum een “update” zal ondergaan. Dat houdt in dat aan de achterzijde, richting park bebouwing kan worden toegevoegd. In het bestemmingsplan is hiermee rekening gehouden door het bouwvlak enigszins te verbreden.

Wijzigingsbevoegdheden

De Kleine Vink

Het plein voor de treinhalte De Kleine Vink komt voor herontwikkeling in aanmerking. Het kantoortje voor kaartverkoop heeft zijn functie verloren aan een kaartautomaat. Het is de bedoeling een duidelijke pleinruimte te creëren. De huidige weg zal verlegd worden. In de nieuwbouw zijn gevarieerde functies mogelijk, met de nadruk op niet-geluidgevoelige bestemmingen, zoals kantoren. Dit in verband met de geluidhinder van het spoor. Als gevolg daarvan is de nieuwbouw van appartementen niet mogelijk. Indien een initiatiefnemer kan aantonen dat het door technische ontwikkelingen kan voldoen aan de op dat moment geldende geluidsnormen, dan kan het college middels een vrijstellingsprocedure besluiten alsnog medewerking verlenen aan woningbouw. De bouwhoogte mag maximaal 30 m bedragen. Het totale bebouwde oppervlakte mag maximaal 2.500 m² bedragen, met aan maximaal b.v.o. van 12.500 m². In het wijzigingsplan moet veel aandacht worden besteed aan het parkeren. In het plan dient zowel compensatie plaats te vinden van de huidige parkeerplaatsen en fietsvoorzieningen, als voldoende extra parkeerplaatsen voor de nieuwe functies. In de wijzigingsbevoegdheid is daarom de mogelijkheid opgenomen om maximaal 4.000 m² aan (volledig) ondergrondse parkeervoorzieningen op te nemen. Daarnaast is het mogelijk om parkeervoorzieningen onder te brengen in de bovengrondse bebouwing, waarbij het gestelde maximale bebouwde oppervlakte niet mag toenemen. Bovengronds parkeren is toegestaan op de eerste drie bouwlagen. Een combinatie van bovengronds en ondergronds parkeren is mogelijk. In vergelijking tot het inspraakplan is deze herontwikkelingsmogelijkheid van een directe bestemming veranderd in een wijzigingsbevoegdheid. Als daarvan gebruik gemaakt gaat worden zullen omwonenden en andere belanghebbenden vooraf in de gelegenheid gesteld worden hun opvattingen kenbaar te maken.

Langzaamverkeersroute over Rijksweg A44

Aan de westzijde van het bedrijventerrein Westwal bevindt zich een bruggenhoofd, dat wil zeggen een opgehoogd terreingedeelte dat momenteel is ingeplant. Van daar uit kan een brug gemaakt worden naar de overzijde van de Rijksweg A 44 om aldus een verbinding voor voetgangers en fietsers in de richting van Valkenburg te maken. Aldaar is het recreatiegebied Valkenburgse Meer. Zuidwaarts fietsend kan men Wassenaar bereiken; in westelijke richting via het dorp Valkenburg de kust. De provincie heeft veel belang toegekend aan deze verbinding. Vanwege ontoereikende financiën is het nog

niet gekomen van de aanleg. Voor de komende planperiode moet gekeken worden naar de financiële dekking voor dit project. Mede daarom is voor een wijzigingsbevoegdheid gekozen. Het gebied waarbinnen de brug aangelegd kan worden is vrij ruim begrensd om te zijner tijd niet gebonden te zijn aan een exact bepaalde plek.

Diastatische fabriek e.o.

Het is de bedoeling de verplaatsing van dit bedrijf te bevorderen. Deze bedrijfsverplaatsing zal op vrijwillige basis tot stand moeten komen, bij voorkeur door verhuizing naar een bedrijventerrein. Een aangrenzend terrein, waar zich nu een bouwbedrijf en een loodgieter bevinden, kan na verplaatsing in de herontwikkeling van dit gebied worden betrokken. Het overblijvende gebied tussen de Rijndijk en de Rijn heeft voldoende oppervlakte voor herontwikkeling in de sfeer van woningbouw. Ook een mengvorm van wonen en werken behoort tot de mogelijkheden. Dat geldt in het bijzonder het perceelsgedeelte dat aan de oprit naar de brug ligt. De bestaande woningen langs de Rijndijk blijven gehandhaafd, met inbegrip van de daarbij behorend tuinen. De nieuwbouw wordt op de Rijn georiënteerd, waarmee goede uitgangspunten voor een aantrekkelijk woonklimaat aanwezig zijn. Hogere bebouwing kan plaats vinden op het perceelsgedeelte waar zich momenteel een vrij hoog fabrieksgebouw bevindt. Er is daar sprake van verkregen rechten. De vervangende bebouwing mag uit privacyoverwegingen niet te dicht op de bestaande woningen en tuinen gebouwd worden. Tevens moet een appartementencomplex zodanig ontworpen worden dat zo min mogelijk ramen, balkons of terrassen uitkijken op deze bestaande woningen en tuinen. In de uiterste noordelijke hoek van het perceel kan eveneens wat hogere bebouwing worden geprojecteerd. Voor het overige wordt aan laagbouw gedacht. De ontsluiting vindt plaats via de bestaande inritten van de fabriek en van de andere bedrijven. Het parkeren moet op eigen terrein plaatsvinden. Daarvoor is voldoende ruimte aanwezig, of desnoods ondergronds te creëren onder de op te richten bebouwing. De capaciteit van deze locatie bedraagt ongeveer 25 tot 30 woningen.

Locatie hoogwerkerbedrijf

Op de hoek van de Rijndijk en de Helena Verburgstraat aan vlakbij de brug over de Rijn ligt en vrij groot bedrijfsperceel waarop zich momenteel een bedrijf bevindt dat hoogwerkers verhuurt.

Daarnaast is een autospuiterij gelegen. Deze locatie is heel geschikt voor vervangende bebouwing. Daarbij wordt in de eerste plaats gedacht aan woningbouw. Er wordt overigens ook gedacht aan een combinatie van wonen en werken. Aan de overzijde is de Engelberthahoeve (restaurant) gelegen. Het terras daarvan bevindt zich aan het water. In combinatie met de mogelijke nieuwbouw op de hoogwerkerlocatie kan een aantrekkelijk geheel ontstaan. Tevens is – gelet op de omgeving – wat hogere bebouwing (tot maximaal 20 m) denkbaar. Er moet voldoende afstand tot de bestaande woningen aan de Rijndijk in acht genomen worden. Het perceel waarop dit bedrijf aanwezig is kan bij de ontwikkeling worden betrokken.

Ina Boudier Bakkerstraat

Er bestaan uitbreidingsplannen voor de bestaande winkels en het politiebureau aan de Ida Boudier Bakkerstraat. De uitbreiding is voorzien aan de achterzijde. Er zal vooral op eigen terrein voorzien moeten worden in voldoende parkeerplaatsen en compensatie van parkeerplaatsen die verdwijnen evenals een adequate voorziening voor bevoorrading en een goede ontsluiting. Zoals eerder is aangegeven zal een wijzigingsplan pas in procedure worden gebracht nadat vooraf met omwonenden en andere belanghebbenden is gecommuniceerd.

Stevensbloem

De eigenaar van het winkelcentrum de Stevensbloem heeft het initiatief genomen om samen met de gemeente te werken aan een opknapbeurt.

Naast een uitbreiding is behoefte aan een herinrichting van de openbare ruimte.

Daarbij speelt een verbetering van de bevoorrading en ontsluiting een belangrijke rol.

Een oplossing wordt gezocht in een andere bevoorrading van de beide supermarkten aan de parkzijde van het winkelcentrum om de zijde aan de Stevenshofdreef te ontlasten.

Bevoorrading aan de parkzijde betekent dat de bevoorradingdokken aan de dreefzijde kunnen worden gebruikt voor bebouwing.

11. Economische uitvoerbaarheid

Het plan is grotendeels conserverend van aard. Het voorontwerpplan bevatte nog een aantal ontwikkelingslocaties waarin de uitvoering van werken door de gemeente was voorzien. De ontwikkelingen die zijn overgebleven kunnen door toepassing van een wijzigingsbevoegdheid gefaciliteerd worden. Als dat aan de orde is zal per locatie een specifieke grondexploitatie worden opgezet. Dat neemt niet weg dat nu al beoordeeld is of een locatie door toepassing van genoemde wijzigingsbevoegdheid herontwikkeld kan worden. De uitkomst van dat onderzoek is positief.

Hieronder een overzicht van de desbetreffende locaties.

1. Alexandrine Tinneplein:

Hier worden gemengde bestemmingen voorgestaan. De te realiseren oppervlakken zijn zodanig dat bij de heersende marktverhoudingen gerekend kan worden op een positief saldo.

2. Uitbreiding politiebureau c.a

Een projectontwikkelaar heeft op eigen initiatief een plan tot vergroting van de bebouwing ingediend. Hieruit blijkt dat geen negatief resultaat verwacht worden.

3. Overdekken van de bevoorradingslocatie.

Als dit aan de orde is zal aan de middenstanders die ermee gebaat zijn een zodanig bijdrage leveren in de kosten dat een en ander uitgevoerd kan worden.

4. Diastatische fabriek en Hoogwerkerlocatie.

Beide plekken zullen pas herontwikkeld worden als de eigenaren daartoe het initiatief nemen. Gelet op de ligging en de heersende hoge prijzen voor onroerend goed moet verwacht worden dat een herontwikkeling rendabel zal zijn. Hierbij speelt mede een rol dat de te bouwen woningen voor een belangrijk deel langs de Rijn gesitueerd kunnen worden.

5. Voetgangers- fietsersverbinding over de A44.

Hiervoor kan een bijdrage van de provincie verwacht worden.

12. Handhaving

De gemeente Leiden heeft in het kader van de handhaving van voorschriften betreffende het bouwen en wonen in 2003 een Handhavingsnota opgesteld. In deze nota "Handhaving, in beginsel een plicht" zijn de speerpunten voor handhaving benoemd. Deze nota is al enige jaren van kracht.

Voor een totaalbeeld van de wijze waarop de gemeente haar voorschriften betreffende het bouwen en wonen handhaaft wordt verwezen naar deze nota. Hieronder wordt op hoofdlijnen aangegeven op welke wijze handhaving plaatsvindt van de bestemmingsplanvoorschriften en welke middelen de gemeente tot haar beschikking heeft om effectief te handhaven. In dat verband wordt verwezen naar de volgende speerpunten in de nota:

- versterking van de ruimtelijke en architectonische kwaliteit;
- versterking van de kwaliteit van de leefruimte.

12.1 Versterking van de ruimtelijke en architectonische kwaliteit

Het versterken van de ruimtelijke en architectonische kwaliteit heeft betrekking op de handhaving van het karakteristieke historische Leidse stadsbeeld waarin monumenten en archeologie een belangrijke rol spelen en op onder meer het gemeentelijk optreden tegen aantasting van monumenten (illegale bouw en sloop).

In de Leidse Monumentennota 1991 heeft de gemeente aangegeven dat controle en handhaving met betrekking tot monumenten meer aandacht moeten krijgen. Daartoe wordt gestreefd naar een lik-op-stuk beleid. Aangezien er bij monumenten sprake is van cultureel erfgoed en herstel in de oude toestand niet (altijd) mogelijk is (onherstelbare schade), is het van belang dat hierbij het meest effectieve instrumentarium wordt toegepast: bestuursdwang dan wel het opleggen van een dwangsom. Ook is het mogelijk om door middel van het strafrecht te handhaven. In de toekomst zal deze vorm worden uitgebreid. Op dit moment wordt hiervoor beleid ontwikkeld.

Versterking van de ruimtelijke en architectonische kwaliteit wordt ook bereikt door toetsing van bouwplannen aan de Welstandsnota. De Welstandsnota is per 1 juni 2004 vastgesteld. Inmiddels is een herziening in voorbereiding genomen. Deze zal in 2009 aan de Raad ter vaststelling worden aangeboden.

Deze nota geeft invulling aan het begrip "redelijke eisen van welstand" waarop bij bouwvergunningverlening moet worden getoetst. Wanneer zonder of in afwijking van een verleende vergunning wordt gebouwd, zal handhavend worden opgetreden. Ook deze nota is inmiddels in werking getreden. Bouwaanvragen worden eraan getoetst.

12.2 Versterking van de kwaliteit van de leefruimte

Handhaving van het ruimtelijk beleid is van belang voor de ruimtelijke kwaliteit en de inrichting die in het bestemmingsplan staan omschreven. De algemene doelen van handhaving en het specifieke doel voor wat betreft het bestemmingsplan – een goede ruimtelijke ordening – kunnen alleen worden bereikt als er op een goede en structurele wijze wordt gehandhaafd en het bestemmingsplan ook daadwerkelijk handhaafbaar is.

De aanleiding voor gemeentelijk optreden op het gebied van de ruimtelijke ordening ligt in het bouwen zonder of in afwijking van de verleende bouwvergunning en/of het handelen in strijd met de gebruiksbepalingen van het bestemmingsplan. In de praktijk richt de handhaving zich vooral op bouwen in strijd met het bestemmingsplan. Daarbij

wordt prioriteit gegeven aan overtredingen die gevaar, brand of constructieve onveiligheid opleveren dan wel overlast veroorzaken. Het handelen in strijd met de gebruiksbepalingen wordt slechts incidenteel aangepakt op basis van constatering door de inspecteur of door signalen: overlast of klachten en signalen van omwonenden. Met betrekking tot de uitoefening van structureel toezicht wordt beleid ontwikkeld.

12.3 Wijze van handhaving

In de nota "Handhaving, in beginsel een plicht" heeft de gemeente aangegeven hoe zij handhaaft. Voordat aan handhaving wordt toegekomen, moet eerst een aantal stappen worden doorlopen.

In de eerste plaats is er het traject van vergunningverlening. Vergunningverlening vindt plaats als een plan voorzien van een vergunningaanvraag is ingediend en bij toetsing geconstateerd is dat het plan voldoet aan de daaraan te stellen eisen en de op het plan van toepassing zijnde regelgeving. Na de vergunningverlening mag het plan worden uitgevoerd. In deze situatie is sprake van preventief toezicht. Met preventief toezicht wordt bevorderd dat een voorgenomen activiteit ook daadwerkelijk in overeenstemming met de regelgeving wordt uitgevoerd. Het instrument van een vergunning vormt derhalve een kader ter bevordering van de naleving van regelgeving.

Vervolgens wordt er toezicht gehouden op de naleving van de voorschriften dan wel of gebouwd wordt met de vereiste en conform de verleende vergunning(en). In dat geval is er sprake van repressief toezicht. Wanneer uit het toezicht blijkt dat er sprake is van een met wet- en regelgeving strijdige situatie, vindt overleg plaats met de overtreder over hoe en wanneer deze illegale situatie kan worden beëindigd. Wanneer de illegale situatie blijft voortduren, vindt er – met inachtneming van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur – een belangenafweging plaats waaruit de conclusie kan worden getrokken dat er bijzondere redenen zijn om handhaving (tijdelijk) uit te stellen dan wel achterwege te laten. Wanneer hiervan geen sprake is, vindt handhaving (sanctionering) plaats waarbij er (bestuursrechtelijke) sancties worden opgelegd, bestuursdwang dan wel een last onder dwangsom.

Ingeval er sprake is van een (zeer) spoedeisende situatie, zoals gevaar of ernstige hinder, kan het overleg en de voorlopige aanschrijving achterwege blijven en wordt onmiddellijk opgetreden (door bijvoorbeeld stillegging van de bouw, verzegeling van een pand).

Handhaving vindt plaats in een aantal werkstappen. De belangrijkste werkstappen zijn:

1. constatering/overleg/toezicht;
2. de vooraanschrijving (ontwerpbeschikking, zienswijze);
3. de aanschrijving/inschrijving in het kadaster;
4. de feitelijke uitvoering;
5. de bezwaar- en beroepsmogelijkheden;
6. invordering dwangsom/kostenverhaal bestuursdwang;
7. dwangbevel.

13. Uitvoerbaarheid

13.1 Inspraakprocedure

Op 10 maart 2006 heeft het College van Burgemeester en Wethouders het voorontwerp – bestemmingsplan Stevenshof vastgesteld en voor inspraak vrijgegeven. Het voorontwerp is van 10 april tot en met 22 mei 2006 voor een periode van 6 weken ter visie gelegd. Daarvan is voorafgaand mededeling gedaan in de Stadskrant. Tot en met 22 mei konden schriftelijke reacties aan Burgemeester en wethouders worden gezonden. Van de gelegenheid mondelinge reacties in te dienen is geen gebruik gemaakt.

Eind april 2006 is voorts een informatiefolder huis aan huis verspreid in het plangebied en delen van aangrenzende gebieden in het Morskwartier, De Coebel en een deel van Voorschoten.

Daarin is het plan in grote lijnen beschreven en worden de ontwikkelingslocaties toegelicht. Voorafgaand aan de inspraakavond heeft een goed bezochte inloopmiddag plaatsgevonden in het Stadsbouwhuis. Op 9 mei 2006 heeft van 19.30 – 23.00 uur een zeer druk bezochte inspraakavond plaatsgevonden in het buurthuis in de Stevenshof. Van de bijeenkomst is een verslag gemaakt dat aan deze inspraakrapportage is toegevoegd. De toen gemaakte opmerkingen en gestelde vragen komen grotendeels terug in de schriftelijk ingekomen reacties.

Nadat het voorontwerp bestemmingplan door Burgemeester en wethouders op 10 maart 2006 was vastgesteld is tevens een begin gemaakt met de overlegprocedure. Daartoe is het voorontwerp bestemmingsplan aan een aantal instanties toegestuurd met de vraag mede te delen of het plan aanleiding geeft tot op- en aanmerkingen. Hieronder is het overlegresultaat weergegeven.

13.2 Overlegprocedure

Het plan is op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening verzonden aan:

1. Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland, Postbus 90602, 2509 LP 's-Gravenhage;
2. N.V. Energie- en Watervoorziening Rijnland, Postbus 41, 2300 AA Leiden;
3. Ministerie VROM, Rijksplanologische Dienst, Inspectie West, Nieuwezijds Voorburgwal 120-126, 1012 SH Amsterdam;
4. Ministerie van VROM, Inspectie Volkshuisvesting, Laan van Nieuw Oost Indië 127, 2593 BM 's-Gravenhage;
5. Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 156, 2300 AD Leiden;
6. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Zuid-Holland, Postbus 11117, 2301 EC Leiden;
7. Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulentschap Zuid-Holland, Prinses Margrietplantsoen 20, 2595 AM 's-Gravenhage;
8. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 124, 2280 AC Rijswijk;
9. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam, t.a.v. mevrouw J.P. Stal-Loesberg;
10. NV Nederlandse Spoorwegen, afdeling Bedrijf- en productieontwikkeling, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht;
11. Kamer van Koophandel en Fabrieken, Postbus 2059, 2301 CB Leiden;
12. Ministerie van VROM, Regionale Inspectie Milieuhygiëne, Postbus 5312, 2280 Rijswijk;
13. PTT Telecom Netwerkdiensten, Afd. UTN Straalverbindingen, Postbus 9107, 7300 HR Apeldoorn;
14. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist;

15. Monumentenraad, Postbus 1001, 3700 BA Zeist.
16. ARK, Postbus 9100, 2300 PC Leiden.

Waar in het navolgende verwezen wordt naar artikelen van de voorschriften moet bedacht worden dat de nummering daarvan is aangepast.

1. Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Rijkswaterstaat.

a.Externe Veiligheid.

Opmerking: Op p. 56 van het plan wordt geconstateerd dat over de Rijksweg A 44 vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De mogelijke invloed hiervan op het plangebied via zonering wordt niet beschreven. Het is van belang dat in het bestemmingsplan eventuele consequenties duidelijk worden verankerd.

Reactie: In overleg met de Milieudienst West Holland zijn de consequenties voor het bestemmingsplan in paragraaf 6.8 opgenomen. Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er geen risico bestaat dat nadere aandacht verdienen.

b.Fietsbrug.

Opmerking: In de Voorschriften onder artikel 22, punt 1, wordt een wijzigingsbevoegdheid voor het bouwen van een fietsbrug over de A 44 benoemd. Verzocht wordt om de eventuele bouw van een fietsbrug met Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Holland af te stemmen alvorens de wijzigingsbevoegdheid wordt vastgesteld om te waarborgen dat de fietsbrug geen belemmering vormt voor toekomstig gebruik van de A 44.

Reactie: In artikel 22 van de wijzigingsbevoegdheid wordt opgenomen dat alvorens toepassing wordt gegeven aan de wijzigingsbevoegdheid hierover afstemming plaatsvindt met Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Holland.

c:Beleidskaders.

Opmerking: Bij de beschrijving van het rijksbeleid wordt uitgegaan van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP). Men ziet graag de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit beschreven in plaats van het NVVP.

Reactie: De Nota Mobiliteit zal met uitgangspunten in beschrijving worden opgenomen.

2. VROM inspectie.

a) Vestiging van BEVI inrichtingen in plangebied uitsluiten en aangeven of er in omgeving van het plangebied bedrijven zijn die onder de BEVI vallen.

Opmerking: In het voorontwerp – bestemmingsplan wordt er van uit gegaan dat zich in de omgeving geen bedrijven bevinden waarop het BEVI (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen) van toepassing is.

Verzocht wordt om concreet aan te geven of dergelijke bedrijven in het plangebied of de omgeving aanwezig zijn. Tevens wordt geadviseerd in het plan op te nemen dat dergelijke bedrijven van vestiging worden uitgesloten of deze alleen toe te staan onder voorwaarden. Een voorwaarde is dat pr-contour van het bedrijf op het eigen terrein moet liggen.

Reactie: In het plangebied en in de omgeving van het plangebied zijn geen BEVI inrichtingen aanwezig. Het is niet noodzakelijk om in het plan op te nemen dat vestiging van dergelijke bedrijven uitgesloten is omdat op de bedrijvenlocaties uitsluitend de lichtere bedrijfsvormen toegelaten kunnen worden. De BEVI bedrijven vallen onder de zwaardere bedrijfscategorieën.

b) Kerosineleiding in het plangebied.

Opmerking: In het plangebied ligt nog een niet in gebruik zijnde kerosineleiding. De leiding is op de plankaart niet als zodanig te herkennen. Tevens ontbreekt nadere informatie over de diameter. De inspectie adviseert de leiding duidelijk op de plankaart op te nemen en tevens in het plan Voorschriften op te nemen voor bebouwingsafstanden en aanlegvergunningen.

Reactie: Door de wijk loopt een buiten gebruik gestelde kerosineleiding van de Defensie Pijpleidingen Organisatie (DPO). Deze wordt niet als leiding op de plankaart opgenomen: slechts planologisch relevante leidingen worden als zodanig bestemd. In dit geval betreft het geen planologisch relevante leiding, aangezien de kerosineleiding niet meer in gebruik is en ook niet te verwachten valt dat de leiding weer in bedrijf genomen zal worden. De functie is met de opheffing van het vliegveld Valkenburg feitelijk komen te vervallen.

c) Externe Veiligheid en vervoer gevaarlijke stoffen.

Opmerking: Op p. 56 van het plan wordt geconstateerd dat over de Rijksweg A 44 vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De mogelijke invloed hiervan op het plangebied via zonering wordt niet beschreven. Het is van belang dat in het bestemmingsplan eventuele consequenties duidelijk worden verankerd.

Reactie: In overleg met de Milieudienst West Holland worden de consequenties voor het bestemmingsplan in paragraaf 6.8 opgenomen. Opmerking wordt mee genomen in milieuparagraaf. De toelichting is inmiddels geactualiseerd.

d) Luchtkwaliteit.

Opmerking: Voor de bepaling van de luchtkwaliteit heeft de Milieudienst West – Holland (indicatieve) berekeningen uitgevoerd. De uitkomsten van deze berekeningen ontbreken en daarmee is er onvoldoende inzicht in de luchtkwaliteit in het plangebied. Geadviseerd wordt de ontbrekende informatie op te nemen en, in het geval van toekomstige overschrijding van de grenswaarde, maatregelen te treffen. Paragraaf 6.10 gaat uit van het Besluit luchtkwaliteit 2001. In augustus 2005 is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 in werking getreden. Toetsing van de luchtkwaliteit dient te geschieden op basis van het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Reactie: Opmerking is verwerkt in milieuparagraaf. Inmiddels is de Wet Luchtkwaliteit van toepassing

e) Fietsbrug.

Opmerking: De gemeente neemt onder artikel 22, punt 1 een wijzigingsbevoegdheid op voor het bouwen van een fietsbrug over de A 44. Voordat op dit punt vaststelling van de wijzigingsbevoegdheid plaatsvindt, is een afstemming met Rijkswaterstaat Zuid –

Holland noodzakelijk. Dit om te waarborgen dat de fietsbrug geen belemmering vormt voor toekomstig gebruik van de A 44 en een eventuele aanpassing van de rijksweg.

Reactie: In artikel 22 van de wijzigingsbevoegdheid is inmiddels opgenomen dat, alvorens toepassing wordt gegeven aan de wijzigingsbevoegdheid hierover afstemming plaatsvindt met Rijkswaterstaat, Dienst Zuid-Holland.

f) Beleidskaders.

Opmerking: Bij de beschrijving van het rijksbeleid wordt uitgegaan van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP). Men ziet graag de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit beschreven in plaats van het NVVP.

Reactie: De Nota Mobiliteit zal met uitgangspunten in de beschrijving worden opgenomen.

3. Provincie Zuid – Holland

De provincie constateert dat het plan past binnen de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en in overeenstemming is met het streekplan.

a) geluidskwaliteit.

Opmerking: De toelichting bij het plan geeft geen inzicht in de geluidsbelasting van het bedrijfsterrein Akerboom, de spoorlijn Leiden – Den Haag en het wegverkeerslawaaï.

Reactie: De geluidsbelasting van bovengenoemde bronnen zal in het ontwerp worden verwerkt. De mogelijkheden voor herontwikkeling van de bouwlocatie ter plaatse van de fabriek voor Diastatische Producten is hierop aangepast.

b) luchtkwaliteit.

Opmerking: Het plan is niet getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Reactie: In het ontwerp bestemmingsplan is inmiddels een geactualiseerde paragraaf betreffende de luchtkwaliteit opgenomen. Wlk is van toepassing i.p.v. Blk

c) bodemkwaliteit.

Opmerking: Het plan geeft geen inzicht in de financiële uitvoerbaarheid van de bodemsanering die de uitvoerbaarheid van het plan in de weg zou kunnen staan.

Reactie: Opmerking wordt meegenomen in milieuparagraaf

d) waterkwaliteit.

Opmerking: Uit plan blijkt niet dat er overleg is geweest met de waterbeheerder. Verzoek hiervan verslag te doen in waterparagraaf en consequenties aan te geven voor bestemmingsplan. Op de plankaart ontbreken de waterkeringen in het plangebied.

Reactie: In een vroeg stadium heeft overleg plaatsgevonden in het kader van het opstellen van de Nota van Uitgangspunten. De uitgangspunten uit deze nota zijn vervolgens omgezet in het Voorontwerp – bestemmingsplan Stevenshof. Op 25 juli 2003 is in het kader van die Nota van Uitgangspunten een reactie ontvangen van het

Hoogheemraadschap van Rijnland. In deze periode maakte het Waterschap “De Oude Rijnstromen” nog geen deel uit van het Hoogheemraadschap. Van het Waterschap is op 22 augustus 2003 een reactie ontvangen. Het voorontwerp – bestemmingsplan is ook aan het Hoogheemraadschap gezonden. De verwerking van de ontvangen reactie hieronder wordt tevens in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Daaruit blijkt dat in voldoende mate is overlegd met de waterbeheerder.

4. Gemeente Voorschoten

a) Het voorontwerp – bestemmingsplan Stevenshof maakt de in onderzoek zijnde tracés voor een verbinding tussen de A 4 en de A 44 onmogelijk.

Opmerking: In het bestemmingsplan is geen rekening gehouden met de ontwikkelingen die kunnen voortvloeien uit de tracékeuze voor de verbinding A 4 – A 44. Dat geldt voor het “Korte Vliettracé” en de het zuidelijke tracé door Voorschoten en de Papenwegse polder. Belemmeringen worden gezien in de invulling van de locaties de Kleine en de Groote Vink en locaties langs de Rijnsoever.

Reactie: Het is niet de intentie van de gemeente Leiden om op basis van het voorontwerp – bestemmingsplan medewerking te verlenen aan bouwplannen die de aanleg van een verbinding tussen A 4 en A 44 (Rijnlandroute) op een tracé via de Korte Vliet en de Rijn of door Voorschoten en de Papenwegse polder onmogelijk te maken. Bij het opstellen van het voorontwerp - bestemmingsplan hebben de ontwikkelingsmogelijkheden van locaties anders dan voor verkeersdoeleinden voorop gestaan. In de periode waarin het plan in concept voorontwerp is opgesteld bestond geen of weinig duidelijkheid over de tracés. De gewenste duidelijkheid kan nog niet verschaft worden. De MER, waarin de mogelijke alternatieven voor de Rijnlandroute onderzocht worden, is nog niet afgerond. Vooruitlopend daarop zal de gemeente Leiden geen medewerking geven aan ontwikkelingen die de aanleg van deze route overeenkomstig de beide genoemde tracés onmogelijk zouden maken dan wel in ernstige mate zouden bemoeilijken. Een paar plekken in het plangebied komen mogelijk in aanmerking voor een functieverandering als de Rijnlandroute daar geprojecteerd zou worden.

Het betreft de locaties de Kleine Vink en De Groote Vink. Deze locatie die in aanmerking komen voor toevoeging van woningbouw en andere functies hebben in het voorontwerp bestemmingsplan een directe bestemming “Woondoeleinden” of “Gemengde doeleinden” ontvangen. De achtergrond daarvan is dat aldus op korte termijn bouwvergunning zou kunnen worden verleend. De locaties krijgen in het ontwerp bestemmingsplan geen directe bestemming meer. De locatie De Groote Vink wordt bestemd conform de huidige situatie waarbij in de toelichting wordt opgenomen dat in de toekomst met bebouwing van de locatie rekening moet worden gehouden. De locatie De Kleine Vink krijgt de bestemming Verblijfsgebied met een wijzigingsbevoegdheid naar Gemengde Doeleinden. Dat betekent dat Burgemeester en Wethouders het tijdstip kunnen bepalen waarop tot herontwikkeling van de gronden kan worden overgegaan. Wanneer de gronden waarop deze wijzigingsbevoegdheden rusten, als gevolg van de uitkomsten van de tracékeuze voor de verbinding A 4 – A 44, niet meer voor aanleg van de route noodzakelijk zijn kunnen deze alsnog met toepassing van een op te stellen wijzigingsplan of projectprocedure worden ontwikkeld. Over het wijzigingsplan zal opnieuw inspraak worden geboden.

Voor wat betreft de invulling van de ontwikkelingslocaties langs de Rijn ziet de gemeente Leiden in relatie tot het Korte Vliettracé geen probleem en ook geen reden voor wijziging van het bestemmingsplan in zijn huidige vorm.

De locaties “Diastatische Fabriek en omgeving” en “Hoogwerkerlocatie” aan de Rijndijk respectievelijk ten oosten en ten westen van de bus- en langzaamverkeerbrug zijn al

opgenomen in de vorm van een wijzigingsbevoegdheid. In de randvoorwaarden van de wijzigingsbevoegdheid is voor beide locaties langs de Rijn oevers een openbare voetgangersroute opgenomen. Dat betekent dat bebouwing enige afstand tot de Rijn oever in acht moet nemen.

De uitbreiding van het hotel – restaurant “Het Haagsche Schouw” blijft de uitbreiding circa 6 meter uit de oever. Bebouwing van een locatie op de hoek Haagse Schouwweg – Rijndijk wordt buiten het plan gelaten en te zijner tijd met toepassing van een projectprocedure gerealiseerd.

b) In het plan wordt de bestuurlijke voorgeschiedenis niet up-to-date weergegeven.

Opmerking: In het plan is niet de meest actuele stand van zaken voor wat betreft de tracékeuze studie weergegeven.

Reactie: Dat is correct. Bij het opstellen van het voorontwerp – bestemmingsplan is de focus vooral gericht op de wijk zelf. In het ontwerp zal ook in de toelichting onder paragraaf 5.5. de keuze voor de nu in studie zijnde varianten worden opgenomen.

c) invulling locatie Groote Vink nabij Ter Wadding.

Opmerking: Vanuit ruimtelijk en cultuurhistorisch oogpunt is het voorstel om deze locatie te bebouwen met appartementengebouwen met bouwhoogten tot 30 en 50 meter onaanvaardbaar. De voorgestelde bebouwing doet afbreuk aan het landgoed Ter Wadding.

Reactie: Het College heeft besloten in het ontwerp – plan geen directe bestemming voor Woondoeleinden op te nemen. In de toelichting wordt wel opgenomen dat in de toekomst met bebouwing van de locatie rekening moet worden gehouden. In het bestemmingsplan wordt de huidige situatie opgenomen.

De reacties op dit planonderdeel komen daardoor in een ander daglicht te staan. Beantwoording daarvan is niet langer inhoudelijk of procedureel actueel. Niettemin hierbij een korte reactie. Al in het structuurplan “Boomgaard van kennis” wordt voor deze locatie voorzien in bebouwing. De gemeente Leiden is van mening dat bebouwing van de locatie kansen kan bieden om enerzijds woningen te realiseren en anderzijds een parkachtig openbaar gebied te realiseren. Daarbij kan ook de relatie met de Korte Vliet en de Rijn worden hersteld. Bedacht dient te worden dat ook de huidige overbemeten verkeersstructuur zeker niet kan worden aangemerkt als een ruimtelijk en cultuurhistorisch hoogtepunt.

d) ontwikkeling De Kleine Vink.

Opmerking: Over extra bebouwing is niet tijdig geïnformeerd en een verbindingweg tussen het zuidelijke tracé A4 – A 44 en het centrum van Leiden wordt onmogelijk gemaakt. Over het parkeerterrein aan de Voorschotense zijde wordt een negatief waardeoordeel gegeven.

Reactie: Reeds in een vroeg stadium is de gemeente Voorschoten uitgenodigd voor een excursie met de bus in de wijk naar de belangrijkste ontwikkelingslocaties. Daarbij is ook een bezoek gebracht aan De Kleine Vink. Een exemplaar van de destijds opgestelde Nota van Uitgangspunten is aan de gemeente Voorschoten gezonden. Tenslotte wordt nu ook de mogelijkheid geboden in het kader van het artikel 10 Bro overleg in te spreken. Zoals al is aangegeven wordt de locatie in een wijzigingsbevoegdheid ondergebracht. Daarmee wordt niets onmogelijk gemaakt. Over

het op te stellen wijzigingsplan kan te zijner tijd nog overleg plaats vinden en worden ingesproken. Van het parkeerterrein aan Voorschotense zijde wordt alleen melding gemaakt. De toelichting bevat geen kwaliteitsoordeel. Voor de Leidse zijde wordt aangegeven dat tijdelijke uitbreiding van het al aanwezige parkeerterrein niet gewenst is.

5. Gemeente Wassenaar

a) Het voorontwerp – bestemmingsplan Stevenshof maakt in onderzoek zijnde tracés voor een verbinding tussen de A 4 en de A 44 onmogelijk.

Opmerking: De gemeente Wassenaar constateert dat als gevolg van de bouw van de woonbuurt tussen het Antonia Korvezeepad en het Tine Tammerpad een alternatief voor een wegverbinding tussen A 4 en A 44 zuidelijker komt te liggen dan zonder de bouw van deze woonwijk het geval zou zijn. In het bestemmingsplan is geen rekening gehouden met de ontwikkelingen die kunnen voortvloeien uit de tracé keuze voor de verbinding A 4 – A 44. Dat geldt voor het “Korte Vliettracé” en het zuidelijke tracé door Voorschoten en de Papenwegse polder. Belemmeringen worden gezien in de invulling van de locaties de Kleine en de Groote Vink en locaties langs de Rijnsoever.

Reactie: Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar een ongeveer gelijklopende opmerking van de gemeente Voorschoten. In de MER-studie is ook een mogelijk tracé opgenomen door de Papenwegse Polder. Voor zover deze polder op Leids grondgebied gelegen is wordt daaraan een agrarische bestemming toegekend, overeenkomstig het huidige gebruik. Er wordt geen rekening gehouden met de aanleg van de Rijnlandroute. Als dat eventueel te zijner tijd aan de orde zal zijn moet een afzonderlijke procedure worden gestart. Het is niet de intentie om op basis van het voorontwerp – bestemmingsplan bouwplannen mogelijk te maken die de aanleg van een verbinding tussen A 4 en A 44 (Rijnlandroute) op een tracé via de Korte Vliet en de Rijn of door Voorschoten en de Papenwegse polder onmogelijk te maken.

b) In het plan wordt de bestuurlijke voorgeschiedenis niet up-to-date weergegeven.

Opmerking: In het plan is niet de meest actuele stand van zaken voor wat betreft de tracékeuze studie weergegeven.

Reactie: Dat is correct. Bij het opstellen van het voorontwerp – bestemmingsplan is de focus vooral gericht op de wijk zelf. In het ontwerp zal ook in de toelichting onder paragraaf 5.5. de keuze voor de nu in studie zijnde varianten worden opgenomen.

c) Verbinding voor langzaam verkeer over de A44 op andere locatie.

Opmerking: Ter hoogte van het terrein van Rijkswaterstaat is ruimte bestemd voor een langzaam verkeersverbinding. Gezien het karakter van het gebied en de hoogteligging van de A 44 wordt verzocht de verbinding te heroverwegen en in zuidelijker richting op te schuiven. De verbinding kan dan ook een ecologisch doel beter dienen.

Reactie: Vooralsnog opteert de gemeente Leiden ervoor om de wijzigingsbevoegdheid op deze locatie te handhaven. Een belangrijk argument is dat daarmee wordt aangesloten op de al in het vigerende bestemmingsplan Stevenshof voorziene langzaam verkeersroute. Het bruggenhoofd voor een dergelijke route is in het verleden al aangelegd in combinatie met de aarden geluidswal ter plaatse. De gemeente Leiden realiseert zich echter dat bij aanleg van een verbinding A 4 – A 44 (zuidelijk van de

Stevenshof) ten aanzien van de aanleg van een fietsverbinding, mogelijk in combinatie met een ecologische functie, een geheel ander perspectief kan ontstaan. Een dergelijke verbinding kan dan onderdeel uitmaken van de planologische regeling welke noodzakelijk is voor de realisering van deze wegverbinding. De toepassing van de in het voorliggende plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid is dan uiteraard niet meer aan de orde. Vooralsnog wordt de wijzigingsbevoegdheid gehandhaafd, met dien verstande dat het gebied waarbinnen de toegepast kan worden verruimd moet worden om te zijner tijd een optimale plek te kunnen kiezen.

d) Rijksbufferzone Den Haag – Leiden – Zoetermeer en Belvédèregebied Den Haag – Wassenaar opnemen in bestemmingsplan.

Opmerking: Verzocht wordt de in Nota Ruimte opgenomen Rijksbufferzone Den Haag – Leiden – Zoetermeer en het Belvédèregebied Den Haag – Wassenaar in het bestemmingsplan op te nemen.

Reactie: De nota Ruimte is in de Toelichting onder paragraaf 7 opgenomen.

e) Op plankaart ontbreekt deel.

Opmerking: Op de plankaart ontbreekt in de het noordwestelijke gedeelte een gebied dat deel uitmaakt van het Leidse grondgebied.

Reactie: De opmerking is correct. In het ontwerp is deze omissie inmiddels gecorrigeerd. Het betreft een gedeelte van de A 44 een paar kleinere particuliere percelen aan de westzijde daarvan. Het is niet nodig daarvoor de inspraakprocedure over te doen. Het zijn ondergeschikte aanvullingen. De plangrens wordt verder door het hart van de Rijn gelegd.

6. Hoogheemraadschap van Rijnland

a. Bestemming Waterkering ontbreekt op plankaart.

Opmerking: Verzoek bestemming Waterkering inclusief zones op de plankaart in te tekenen.

Reactie: De waterkering is inmiddels op de plankaart weergegeven.

b. Bestemming Waterkering in Voorschriften als dubbelbestemming.

Opmerking: De bestemming Waterkering ontbreekt in de Voorschriften. Het Hoogheemraadschap wil de bestemming opgenomen zien als een dubbelbestemming, waarbij de bestemming Waterkering de primaire bestemming is.

Reactie: De bestemming Waterkering wordt opgenomen in de voorschriften als een dubbelbestemming, waarbij de bestemming Waterkering de primaire bestemming is.

c. 15% van de toename verharding voor extra water.

Opmerking: Verzoek om bij de bestemming Woondoeleinden – Ontwikkelingslocatie (Wo-O) op te nemen dat bij transformatie naar verhard oppervlak 15% van deze toename aan verharding als extra water moet worden gerealiseerd.

Reactie: Deze bestemming is als gevolg van het besluit dat Burgemeester en Wethouders vervallen. Daarmee behoeft de opmerking niet verder beantwoord te worden.

d. Voor dempen en/of graven van water en aanbrengen overkluizingen is ontheffing keur nodig.

Opmerking: Verzoek in de voorschriften bij het bestemming Water op te nemen dat voor het dempen en/of graven van water en voor het aanbrengen van overkluizingen een ontheffing van de keur noodzakelijk is. De aanleg van overkluizingen, zoals steigers, en woonboten moet voldoen aan het overkluizingenbeleid.

Reactie: De opmerking dat voor het dempen en/of graven van water en voor het aanbrengen van overkluizingen een ontheffing van het keur noodzakelijk is hoort net als het moeten voldoen aan milieuvoorschriften e.d. niet in de voorschriften thuis. In de keur van het Hoogheemraadschap wordt ook niet verwezen naar de gemeentelijke regelgeving. Wel zal deze opmerking opgenomen worden in de Toelichting bij het bestemmingsplan onder paragraaf 6.1.3. Het maken van overkluizingen of het dempen van water is niet aan de orde. De bestaande oeververbindingen zijn opgenomen in de bestemmingen "Verkeersdoeleinden" en "Verblijfsgebied"; nieuwe bruggen e.d. worden niet gepland. Bij woonboten mogen krachtens het bestemmingsplan voorzieningen ten behoeve van het afmeren worden gebouwd. Rechthebbenden zullen er door de gemeente op gewezen worden dat zij zich voor ontheffingen van de keur tot het Hoogheemraadschap dienen te wenden.

e. Voor bestemmingsplanwijzigingen advies inwinnen bij de waterbeheerder in het kader van de watertoets.

Opmerking: Verzocht wordt om in artikel 22 waar de wijzigingsbevoegdheden worden benoemd op te nemen dat voor een bestemmingsplanwijziging altijd advies moet worden ingewonnen bij de waterbeheerder in het kader van de watertoets.

Reactie: In het artikel zal worden opgenomen dat bij het wijzigen van het bestemmingsplan altijd advies moet worden ingewonnen bij Het Hoogheemraadschap Rijnland in het kader van de watertoets.

f. 15% extra water bij transformatie van onverhard naar verhard.

Opmerking: Op pag. 4 van de toelichting (de Gebiedsvisie) staat dat er gestreefd moet worden naar een oppervlak gelijk aan 15% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak voor extra open water. Verzocht wordt aan te geven dat bij transformatie van onverhard naar verhard oppervlak 15% van deze toename aan verharding aan extra water moet worden gerealiseerd.

Reactie: Bij deze transformaties van onverhard naar verhard gebied zal minimaal 15% van deze toename aan verharding moet worden gerealiseerd aan extra water. Als dat niet op de locatie zelf kan worden gerealiseerd zal de vereiste oppervlakte elders moeten worden gezocht.

g. In poldergebied geldt dezelfde eis van 15% bij transformatie van onverhard naar verhard als in boezemland

Opmerking: Op p. 49 staat dat in poldergebied de eis geldt van minimaal 10% open water dan wel zoveel als uit nadere berekening noodzakelijk blijkt. In polderland geldt

inmiddels dezelfde eis als in boezemland, 15% van de extra verharding bij transformatie van onverhard naar verhard als extra water realiseren.

Reactie: Pagina 49 van de toelichting zal conform de wens van het hoogheemraadschap aangepast worden. In het poldergebied bevindt zich relatief weinig verharde oppervlakte. Dat moet ook zo blijven. Er kan hooguit gedacht worden aan een weggetje naar de gebouwen, een melkplaats e.d..

h. Het Hoogheemraadschap van Rijnland streeft naar 50% natuurvriendelijke oevers en stelt eisen aan talud.

Opmerking: Het hoogheemraadschap verzoekt om aan de opmerking over 50% natuurvriendelijke oevers in stedelijk gebied toe te voegen dat ook aan de talud van alle nieuwe watergangen eisen worden gesteld.

Reactie: Het betreft een aspect van uitvoering en beheer. De gemeente Leiden conformeert zich aan het beleid van het Hoogheemraadschap op het gebied van natuurvriendelijke oevers. De toelichting zal in bovenbedoelde zin worden aangevuld.

i. Water in Stevenspark behoort ook tot polderwater. Het beheer berust op dit moment bij de gemeente Leiden.

Opmerking: Verzoek in paragraaf 6.1.3. op te nemen dat oppervlaktewater in het Stevenspark ook tot polderwater behoort en het beheer hiervan op dit moment bij de gemeente Leiden berust.

Reactie: Paragraaf 6.1.3. zal conform de opmerking worden aangepast.

7. Gasunie

Gastransportleiding opnemen in bestemmingsplan.

Opmerking: De Gasunie geeft aan dat in het plangebied een gastransportleiding, leidingnummer W-535-01, van het bedrijf ligt die niet als zodanig is aangegeven. De leiding is niet op de plankaart aangegeven en loopt in de uiterste zuidpunt van het bestemmingsplan op de grens met Voorschoten nabij de paardenhouderij door het plangebied. Verzocht wordt de leiding op de plankaart aan te geven, de aanwezigheid in paragraaf 6.12., “Planologisch relevante leidingen en straalpadverbindingen”, van de toelichting op te nemen alsook in de Voorschriften van artikel 21, “Leidingen (medebestemming) en voor veiligheidsafstanden contact op te nemen met het RIVM.

Reactie: De leiding is weliswaar op de plankaart aangegeven maar een aanduiding ontbreekt. Het plan zal op dit punt aangepast worden. De leiding zal ook worden vermeld in paragraaf 6.12. van de toelichting. In de voorschriften zullen bepalingen worden opgenomen om het planologisch aspect van deze leiding te regelen.

8. ProRail

Vergunning voor bouwen nabijheid spoor en rekening houden met spoorgeluid.

Opmerking: Voor het bouwen binnen 11 meter van het spoor of 6 meter vanaf de teen van het talud is een vergunning nodig. Bij het bouwen bij de Kleine Vink zal rekening moeten worden gehouden met spoorgeluid.

Reactie: De opmerkingen over het bouwen en het geluid worden opgenomen in paragraaf 5.5. van de toelichting opgenomen. Overigens kan worden vermeld dat voorsnog geen woningen gebouwd kunnen worden in de onmiddellijke nabijheid van de spoorbaan. De bestemming van het nabij de halte gelegen terrein is in het ontwerp bestemmingsplan ondergebracht in een wijzigingsbevoegdheid. Bij de uitvoering zal zo nodig rekening gehouden worden met het vereiste van een afzonderlijke vergunning.

9. Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit

Opmerking: De commissie heeft waardering voor de duidelijke opzet en leesbaarheid van het voorontwerp – bestemmingsplan. Positief is de commissie ten aanzien van het feit dat ontwerpend onderzoek is gedaan met het oog op de invulling van de ontwikkelingslocaties parallel aan het bestemmingsplan. Zij is echter kritisch ten aanzien van de diepgang van de analyse, de direct mogelijke uitwerkingen en status van de Verkenning Ontwikkelingen Stevenshof”.

Reactie: De “Verkenning Ontwikkelingen Stevenshof” is opgesteld als een experiment in het kader van het voorontwerp – bestemmingsplan. Enerzijds als richtsnoer voor beroepsgebruikers anderszins als voorbeeld voor burgers. Bestemmingsplannen roepen over het algemeen bij een beperkt aantal burgers (ingewijden) een reactie op. Met de “Verkenning” is een poging ondernomen burgers op een tastbare en toegankelijke wijze te laten zien wat dit daadwerkelijk zou kunnen betekenen. De Verkenning zal geen onderdeel meer uitmaken van het ontwerp – bestemmingsplan.

a) Haagse Schouwweg.

Opmerking: De commissie vraagt zich af of ontwikkelingslocaties langs de Haagsche Schouwweg in het Morskwartier niet beter bij het naastgelegen plan betrokken kunnen worden.

Reactie: Voor deze locaties zal een afzonderlijk plan worden gemaakt. Herziening van het bestemmingsplan Morskwartier laat echter nog op zich wachten.

b) Conserverend deel.

Opmerking: Het conserverende deel van het plan lijkt voldoende te worden beschermd. De losse bebouwing aan de Lotte Beesestraat lijkt voldoende te worden beschermd.

Reactie: In grote lijnen akkoord. Voor enkele locaties worden kleine omissies in voorontwerp gecorrigeerd.

c) Schetsplannen Ontwikkelingslocaties.

Opmerking: Er zijn de ARK geen schetsplannen voor de ontwikkelingslocaties bekend.

Reactie: Bij het voorontwerp – bestemmingsplan is tevens de stedenbouwkundige studie “Verkenning Ontwikkeling Stevenshof” gevoegd. Hierin zijn stedenbouwkundige studies van de locaties opgenomen. Abusievelijk is de Verkenning niet meegezonden. De “Verkenning Ontwikkeling Stevenshof” is alsnog ter bespreking aan de ARK aangeboden. Inmiddels heeft de ARK daarop afzonderlijk gereageerd. De inhoud van het advies wordt in de bespreking hieronder meegenomen. De verkenning heeft overigens vooral tot doel gehad om de mogelijkheden van de locaties te verkennen en ook bewoners op een tastbare wijze te informeren over een mogelijkheid tot invulling van de opgenomen ontwikkelingslocaties. Zoals gezegd

vergezelt de Verkenning het plan, zoals dat in ontwerp ter inzage wordt gelegd, niet langer. Het stuk heeft grotendeels zijn betekenis verloren als gevolg van het schrappen van de meeste ontwikkelingslocaties. De door de ARK gemaakte opmerkingen zullen een rol spelen als de nu geschrapte locaties in een latere fase en in ander planperspectief opnieuw aan de orde komen.

d. Wijzigingsbevoegdheid het juiste middel.

Opmerking. Men vraagt zich af of het gebruik van de wijzigingsbevoegdheid wel het geëigende middel is om een ruimtelijke afstemming op de bestaande kwaliteiten te realiseren. Is hier een uitwerkingsverplichting niet juister.

Reactie. Er is een principieel verschil tussen beide instrumenten: uitwerken of wijzigen. Bij uitwerken neemt de gemeente de verplichting op zich om binnen de planperiode tot herontwikkeling van een locatie over te gaan. Er kan op basis van een concept uitwerking eventueel onteigend worden. Bij wijzigen faciliteert de gemeente de ontwikkeling, maar wacht verder af wat rechthebbenden gaan doen. In beide gevallen wordt in het bestemmingsplan aangegeven binnen welke ruimtelijke en functionele kaders de herontwikkeling plaats moet c.q. mag vinden. Inhoudelijk behoeft er geen verschil te bestaan. De procedure rond uitwerken en wijzigen is ook nagenoeg gelijk.

d) De Groote Vink.

Opmerking: Over de ontwikkelingslocatie de Groote Vink wordt opgemerkt dat de bestemming een nogal grove ontwikkeling mogelijk maakt op een zo belangrijke plek in de stad. De vereenvoudiging van de verkeersstructuur wordt door de ARK ondersteund maar zou meer in samenhang met de bouwmogelijkheden ter plaatse gezien moeten worden. Er leven vragen over hoe de voorstellen zich verhouden tot het Park ter Wadding, of een openbare functie niet meer voor de hand ligt, de hoogteaccenten geen al te groot contrast vormen met het landgoed Ter Wadding, of hoogbouw wel letterlijk in de as van de Rijn moet staan, er zijn twijfels bij de analyse, de waterpartijen, de nogal willekeurige bebouwing en het ontbreken van samenhang tussen infrastructuur en bebouwing.

Reactie: Het College is met de ARK van mening dat het hier om een belangrijke plek in de stad gaat. Mede naar aanleiding van de kritische reactie van de ARK maar vooral ook de inspraakreacties van bewoners is besloten de locatie De Groote Vink uit het plan te halen en te bestemmen conform de huidige situatie. Wel zal in de Toelichting op het plan worden opgenomen dat de locatie in de toekomst voor bebouwing in aanmerking blijft komen.

e) De Kleine Vink

Opmerking: Bij de ARK leven vragen over de leisure functies in de plint, de verkeersafwikkeling, autoverkeer onder het spoor en uit het beeld raken van het station.

Reactie: Het College heeft besloten de directe bestemming te laten vervallen met het oog op de aanleg van een mogelijke aftakking van de Rijnland route. De locatie zal met de bestemming Verblijfsdoeleinden in het plan worden opgenomen met een wijzigingsbevoegdheid naar Gemengde Doeleinden. Leisure heeft vooral betrekking op diverse vormen van actieve vrijetijdsbesteding van sportschool tot bowlen. De verkeersafwikkeling zal te zijner tijd worden meegenomen in een op te stellen wijzigingsplan. Autoverkeer onder het spoor door is niet te verwachten. Het buiten

beeld raken van het station is een aspect dat bij de uitwerking van het wijzigingsplan kan worden meegenomen.

f) Montfoortpark

Opmerking: Een goede analyse van de locatie ontbreekt. Voorgestelde bebouwing accentueert met bouwhoogte aan de overzijde brug maar verstoort continuïteit bebouwing langs de Rijnsoever.

Reactie: De positieve bestemming in het bestemmingsplan vervalt. Bebouwing zal plaatsvinden in de vorm van een vrijstellingprocedure of projectprocedure.

g) Locaties Rijndijk bij de brug

Opmerking: Een analyse van het karakter van de Oude Rijn in deze omgeving met bijpassende conclusie ontbreekt. Voor de Diastatische Fabriek is gekozen voor gesloten front en voor Hoogwerkerlocatie een bouwwijze haaks op de Rijn.

Reactie: Hier wordt aangesloten op bestaande bebouwing. Tevens wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid de rivieroever weer openbaar toegankelijk te maken. Invulling van locatie bij vertrek fabriek met toepassing van een wijzigingsplan. Invulling kan in een wijzigingsplan Hoogwerkerlocatie nader worden aangegeven.

h) Stevensbloem

Opmerking: Voorgestelde uitbreiding aan parkzijde kan verkeerd uitpakken. Een functionele analyse van het winkelcentrum in relatie tot parkeren en routes ontbreekt.

Reactie: De betere oriëntatie zal gezocht moeten worden in een op het park gerichte ruimte met verblijfskwaliteit als onderdeel van de centrale ruimte van het winkelcentrum.

Sturing dient niet te worden gezocht in het bestemmingsplan. Daarin worden ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Goed overleg tussen initiatiefnemer en gemeente zal hier tot een goed resultaat moeten leiden, waarbij de gemeente als grondeigenaar partij is in het proces. De parkzijde maakt nu een desolate indruk. Parkeren, Bevoorrading en routes zijn in huidige situatie erg onbevredigend. In werkgroepverband wordt met de eigenaar hard gewerkt aan een invulling van de uitbreidingsmogelijkheden aan parkzijde die de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum kan verhogen. Daarbij wordt ook specifiek aandacht besteed aan bevoorrading, parkeren en ontsluiting.

i) Koninkrijkszaal:

Opmerking: Wat zijn de richtlijnen.

Reactie: De Wijzigingsbevoegdheid komt te vervallen. De locatie krijgt in het bestemmingsplan een Groenbestemming conform de huidige situatie.

10. Kamer van Koophandel

De Kamer van Koophandel heeft kennis genomen van bovengenoemd voorontwerp – bestemmingsplan en heeft hierop geen aanmerkingen.

12. Ministerie van Defensie.

Het voorontwerp geeft geen aanleiding tot op- en/of aanmerkingen.

13. KPN.

Het plan geeft geen aanleiding tot opmerkingen van KPN Vaste Net. De Straalpaden lopen buiten dit plangebied.

14. Gemeente Leiderdorp.

Het plan geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

15. Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Rijksdienst heeft aangegeven voor 6-06-2006 te berichten.

Op telefonisch verzoek is een reactie ontvangen inhoudende dat een advies op of vóór 14 juli wordt verzonden. Een reactie is tot op heden niet ontvangen, zodat ervan uitgegaan wordt dat met het plan ingestemd wordt.

16. NS Commercie.

Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Bijlage 1. Ecologisch onderzoek

1. Aanleiding en doel onderzoek

Het bestemmingsplan maakt enkele ruimtelijke ontwikkelingen direct mogelijk.

Onderzoeksplicht

Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen geldt ingevolge het Besluit op de ruimtelijke ordening (artikel 9 Bro) een onderzoeksplicht naar de bestaande toestand van het gebied en naar de mogelijke, wenselijke ontwikkelingen in dat gebied. In dit bestemmingsplan zullen alleen de ontwikkelingen die direct mogelijk worden gemaakt worden behandeld. Overige ontwikkelingen, zoals ontwikkelingen die via een wijzigingsbevoegdheid of een uit te werken bestemming mogelijk worden gemaakt, dienen in de desbetreffende wijziging of uitwerking te worden behandeld. Het onderzoek naar de effecten op natuurwaarden dient – op basis van lid 2 van artikel 9 van het Bro – mede betrekking te hebben op de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling. Op grond van de Flora- en faunawet mogen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de gunstige staat van instandhouding van (in de wet gespecificeerde soorten) planten en dieren niet aantasten of verstoren. Is een dergelijke aantasting te verwachten, dan kan de ingreep slechts worden uitgevoerd nadat de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) daarvoor ontheffing heeft verleend.

Ontheffing

De Minister van LNV kan ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen (art. 8 t/m 11 Ffw), indien aan bepaalde ontheffingscriteria is voldaan. Het is daarom van belang om in deze beoordeling aan te geven of aan deze ontheffingscriteria zal worden voldaan en daarbij zal tevens worden ingegaan op de vraag of in redelijkheid kan worden aangenomen dat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat.

Indien de soorten zijn opgenomen in categorie I (algemene soorten) of II (overige soorten) van de aangekondigde Algemene Maatregel van Bestuur, hoeft voor deze soorten geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd. Voor de soorten van categorie II (waaronder ook alle vogelsoorten) geldt de vrijstelling voor het aanvragen van een ontheffing alleen, indien aan de voorwaarden van de AMvB wordt voldaan (zoals het hebben van een door LNV goedgekeurde gedragscode).

Categorie III betreft de extra beschermde soorten, zoals de soorten van bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Hiervoor geldt een zwaar beschermingsregime. Voor deze soorten kan niet bij voorbaat ontheffing worden aangevraagd.

Gebiedsbescherming

Naast de soortenbescherming dient onderzocht te worden of gebiedsbescherming van toepassing is. Daarbij is het onderzoek in het bijzonder gericht op een eventuele aanwezigheid van speciale beschermingszones in het kader van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Beide richtlijnen kennen zowel een interne als een externe werking: indien een ruimtelijke ingreep in of in de nabijheid van een dergelijk gebied is voorgenomen, kan dit tot significante verstoring voor het gebied leiden. In Leiden wordt – naast de Europese richtlijnen – tevens rekening gehouden met de Leidse Ecologische Structuur.

Doel

Samenvattend betekent dit dat inzicht moet worden verkregen in:

- de aanwezigheid van beschermde diersoorten of leefgebieden van beschermde diersoorten en in de effecten van de ruimtelijke ingrepen op deze

soorten; tevens dient inzichtelijk te worden gemaakt of in redelijkheid kan worden aangenomen dat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat;

- de aanwezigheid van beschermde natuurgebieden en de effecten van de ruimtelijke ingreep op deze gebied(en) en de natuurwaarden in deze gebieden.

2. Opzet beoordeling

De opzet van deze beoordeling is als volgt. In paragraaf 3 wordt een korte beschrijving gegeven van de huidige situatie van het plangebied en omgeving en van de voorgenomen ruimtelijke ingreep. Paragraaf 4 en 5 geven een beschrijving van de aanwezige en de te verwachten natuurwaarden in het gebied. Deze gegevens zijn vervolgens geïnterpreteerd en beoordeeld in het licht van de voorgenomen ontwikkelingen. In paragraaf 6 worden de conclusies van de beoordeling vermeld.

3. Plangebied en voorgenomen ontwikkelingen

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie en de voorgenomen functiewijzigingen in het plangebied.

Huidige situatie

In deze ecologische toets wordt het bestemmingsplangebied Stevenshof behandeld. Het plangebied bestaat uit bebouwd gebied met parken en watergangen. Stevenshof wordt aan de zuid- en westzijde begrensd door polders, terwijl de noord- en oostzijden op bebouwd gebied aansluiten. Binnen het bebouwd gebied van Stevenshof zijn echter ook natuurwaarden te vinden. Met name in en bij de watergangen, het park en in tuinen, maar naar verwachting ook in en om de gebouwen. Hierbij kan men denken aan vleermuizen en broedende vogels.

Doordat het gebied vooral voor bewoning intensief wordt gebruikt en een deel aan drukbereden wegen ligt, is al sprake van enige mate van verstoring van de aanwezige natuurwaarden in het gebied door geluid en beweging. De aanwezige natuurwaarden zijn daarom gewend aan een hogere mate van activiteit. Bovendien komen natuurwaarden in bebouwd gebied vaak juist voor dankzij menselijke activiteiten (vleermuizen in spouwmuren, muurvegetaties of merels in een tuin), het is daarom niet per definitie zo dat alle natuurwaarden aangetast of verstoord worden door menselijk handelen.

Ontwikkelingen

In een plangebied zijn, zelfs als er geen (grote) ontwikkelingen gepland zijn, altijd kleine ontwikkelingen mogelijk, zoals de nieuwbouw of uitbreiding van een woning of de plaatsing van een schuur of dakkapel (mits het gebouw geen monumentaal pand betreft). Hierbij is een onderscheid aan te brengen tussen ingrepen waarvoor een vergunning noodzakelijk is en ingrepen die zonder vergunning door de initiatiefnemer kunnen worden uitgevoerd.

In het kader van dit bestemmingsplan worden enkele functiewijzigingen mogelijk gemaakt, welke eventueel een effect hebben op de aanwezige natuurwaarden.

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

Indien het Vergunningplichtige ontwikkelingen betreft, kan een toets in het kader van de Flora- en faunawet worden uitgevoerd tijdens de vergunningprocedure. Maar ook

voor niet-vergunningplichtige werkzaamheden is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor het inzichtelijk maken van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling en het voorkomen van significant negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden.

(Bouw)vergunningplichtige activiteiten

Vergunningplichtige activiteiten kunnen betrekking hebben op activiteiten als het rooien van bomen, het slopen van gebouwen of diverse bouwactiviteiten. Een beoordeling van de mogelijke ontwikkelingen in het licht van de Flora- en faunawet is niet mogelijk en is niet doelmatig in het kader van het bestemmingsplan maar wél bij de aanvraag van de betreffende vergunning. In het kader van de vergunningaanvraag dient in ieder geval een verkennend onderzoek naar de beschermde dier- en plantsoorten te hebben plaatsgevonden. Afhankelijk van de activiteit en de periode kan het zijn dat er een ontheffing aangevraagd dient te worden. Voor een deel betreft dit werkzaamheden die zijn gekoppeld aan een vergunning die door de gemeente verstrekt moet worden: bijvoorbeeld kap-, bouw- en sloopvergunning. Voor bijvoorbeeld een ontgroningvergunning is de provincie het bevoegd gezag.

Vergunningvrije activiteiten

Diverse activiteiten zijn niet gekoppeld aan een vergunning. Bijvoorbeeld vergunningvrij bouwen, regulier onderhoud en beheer van tuinen en gebouwen. Dergelijke activiteiten vallen buiten de directe verantwoordelijkheid van de gemeente of andere overheden. In het kader van de Flora- en faunawet is het echter noodzakelijk in enkele gevallen ontheffing aan te vragen als een activiteit de gunstige staat van instandhouding van soorten mogelijk in gevaar kan brengen. Daarbij dient bijvoorbeeld rekening te worden gehouden met bijvoorbeeld de aanwezigheid van vleermuizen of broedende vogels in huizen, tuinen en in/op of onder daken. In de meeste tuinvijvers zijn amfibieën aanwezig, deze diergroep is beschermd en mag in principe niet verstoord worden zonder ontheffing.

Ter voorkoming van negatieve effecten voor natuurwaarden dienen werkzaamheden altijd buiten het broedseizoen van vogels (maart t/m juli) plaats te vinden. Daar waar er sprake is van vaste broedplaatsen (bijvoorbeeld van uilen of vleermuizen) is het noodzakelijk en tevens wenselijk om bij sloop of renovatie alternatieve nestlocaties aan te bieden voorafgaand aan de werkzaamheden (mitigerende en compenserende maatregelen). In dergelijke situaties is de aanvraag van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet altijd noodzakelijk.

De ontwikkelingen zijn vanuit het oogpunt van de flora en fauna in het algemeen als volgt te typeren:

- verwijderen van beplanting;
- slopen bestaande bebouwing;
- grondwerkzaamheden (voor bijvoorbeeld bouwrijp maken en aanleg infrastructuur);
- bouwwerkzaamheden.

Indien niet voorafgaand aan de werkzaamheden inzicht is verschaft in de ecologische effecten, loopt men het risico dat de werkzaamheden stilgelegd worden.

4. Huidige ecologische waarden

Gebiedsbescherming

Stevenshof maakt geen onderdeel uit van een beschermd groen- of natuurgebied en is eveneens niet nabij een dergelijk beschermd natuurgebied gesitueerd. Ook provinciale ecologische verbindingzones ontbreken in de nabijheid van het plangebied.

De polders ten zuiden en westen van het bebouwd gebied, het Stevenshofpark en de watergangen behoren echter wel tot de Leidse Ecologische Structuur (LES) als ecologische / recreatieve groene routes en verblijfsgebieden. De LES is opgenomen in het ecologisch beleid van de gemeente en is geen beschermd natuurgebied, maar neemt toch een belangrijke plaats in binnen de stad. Op deze manier wordt de natuur volwaardig opgenomen in ruimtelijke projecten (gemeente Leiden, 2001).

Beschikbare inventarisatie gegevens

Natuurloket

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de beschikbare gegevens over het voorkomen van de diverse soortgroepen in het plangebied zoals vermeld bij het Natuurloket¹⁾.

Stevenshof ligt in het zuidwestelijke deel van Leiden en wordt omringd door doorgaande wegen, spoor en de Oude Rijn. Ten westen van het plangebied ligt het Valkenburgse Meer en ten zuiden liggen veenweidegebieden. Het grootste deel van de omgeving bestaat echter uit bebouwd gebied.

De deelplangebieden zijn gesitueerd in de kilometerhokken 90-462, 90-463, 91-462 en 91-463. De kilometerhokken bestaan voor het grootste deel uit stedelijk gebied, waarbinnen ontsluitingswegen, watergangen, parken, bebouwing, de Oude Rijn en polders vallen.

De kilometerhokken zijn goed onderzocht op vaatplanten (o.a. in het kader van de inventarisaties van parken en begraafplaatsen), evenals broedvogels in het zuidoostelijke kilometerhok (natuurgebiedje Ter Wadding buiten het plangebied). Ook dagvlinders zijn redelijk tot goed onderzocht. Libellen zijn over het algemeen redelijk onderzocht. Zoogdieren zijn veelal matig onderzocht. De andere soortgroepen zijn niet of slecht onderzocht.

Het Natuurloket geeft weer dat er diverse soorten vaatplanten die beschermd worden als gevolg van de Flora- en faunawet en diverse soorten van de Rode Lijst voorkomen in de kilometerhokken. Dit is mogelijk het geval in de plangebieden, maar ook andere gebieden behoren tot de kilometerhokken, zoals parken en landgoederen of begraafplaatsen. Naar verwachting gaat het om planten langs watergangen (dotterbloem en zwanebloem) en planten in parken of polders. In geen van dergelijke gebieden worden ontwikkelingen gepland, zodat beschermde plantensoorten niet worden aangetast.

In alle plangebieden zijn waarnemingen gedaan van zoogdiersoorten die beschermd worden door zowel de Flora- en faunawet als die vermeld zijn op bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Dit betreffen vleermuissoorten, naast enkele overige te beschermen soorten zoogdieren.

Er wordt melding gemaakt van 30 soorten broedvogels in het zuidoostelijke kilometerhok, naar verwachting naar aanleiding van een inventarisatie in Ter Wadding, een natuurgebied. In ditzelfde kilometerhok is één soort amfibie waargenomen, die tevens staat vermeld op bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Dit betreft naar verwachting een rugstreeppad, die mogelijk is gesignaleerd toen de woonwijk in de jaren '70 en '80 werd ontwikkeld. De pionierssituatie waar de rugstreeppad voorkeur aan geeft komt nu

¹⁾ Het Natuurloket is een gezamenlijk initiatief van het Ministerie van LNV en de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna (VOFF). In de VOFF zijn Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's) verenigd. Het Natuurloket heeft als doel de toegankelijkheid van gegevens over de aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten in Nederland te vergroten (www.natuurloket.nl). De gebiedsinformatie is gebaseerd op waarnemingen die verzameld zijn door de PGO's.

nagenoeg niet meer voor binnen het plangebied. De soort kan echter wel in de omgeving een leefgebied hebben, zoals in de polders ter plaatse van watergangen met kale oevers.

Natuurgegevens

Stevenshof is voor een groot deel verhard (bebouwing, wegen en parkeerplaatsen etc.) en het plangebied heeft relatief weinig groen, zoals dit bij veel stedelijke gebieden het geval is. Toch zijn hier naar verwachting natuurwaarden aanwezig die gekoppeld zijn aan menselijk gebruik. Daarnaast zijn natuurwaarden geconcentreerd in het park en in de groenstroken, al dan niet aan het water.

Volgens de verspreidingsatlassen (Broekhuizen, 1992; Limpens, 1997; Bergmans en Zuiderwijk, 1986; www.ravon.nl) zijn in de omgeving van de deelplangebieden de volgende soorten waargenomen:

- amfibieën: rugstreeppad, gewone pad en bruine kikker;
- zoogdieren: watervleermuis, meervleermuis, gewone dwergvleermuis, laatvlieger, egel, gewone bosspitsmuis, mol, bosmuis en konijn.

De amfibieën zullen vooral verblijfplaatsen hebben in de bestaande groengebieden, met name langs de watergangen. Amfibieën kunnen alleen op land langs een watergang voorkomen, indien de watergang een redelijk flauwe oever heeft en niet beschoeid is.

De kleine zoogdieren zijn grotendeels ook aan deze biotopen (groengebieden) gebonden. Met uitzondering van de vleermuizen: de gewone dwergvleermuis, de laatvlieger en de meervleermuis hebben juist verblijfplaatsen in gebouwen met spouwmuren. De watervleermuis heeft verblijfplaatsen in oude bomen met holten. Vogelsoorten zijn te vinden in alle soorten biotopen, door de gehele kern. Dit betreffen soorten van bebouwd gebied, zoals kauw, kraai, zwarte roodstaart, spreeuw en huismus, maar ook van bos en struweel (in parken, tuinen, groensingels en begraafplaatsen), zoals winterkoning, koolmees, pestvogel, groenling, vink, scholekster, zanglijster, ekster, houtduif en roodborst. Langs de waterkant, op flauwe, onbeschoeide taluds kunnen wilde eend, waterhoen, meerkoet en fuut een verblijfplaats hebben.

Alle vogelsoorten worden beschouwd als extra te beschermen soorten als gevolg van de Flora- en faunawet, omdat de Vogelrichtlijn een zwaar beschermingsregime eist. Vleermuizen en de rugstreeppad worden eveneens als extra te beschermen soorten beschouwd, omdat zij zijn opgenomen in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Extra beschermde soorten mogen niet worden verstoord of aangetast, zonder eerst compenserende of mitigerende maatregelen te treffen en alternatieven te onderzoeken. Om verstoring en aantasting van extra beschermde soorten te voorkómen, dient voorafgaand aan de werkzaamheden maatregelen te worden getroffen.

Voor de andere genoemde soorten zoogdieren en amfibieën geldt een dergelijk zwaar beschermingsregime niet, voor deze soorten moet alleen voorafgaand aan de werkzaamheden ontheffing te zijn aangevraagd (en verleend).

Indien de soorten zijn opgenomen in categorie I (algemene soorten) of II (overige soorten) van de aangekondigde Algemene Maatregel van Bestuur, hoeft voor deze soorten geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd. Voor de soorten van categorie II (waaronder ook alle vogelsoort) geldt de vrijstelling voor het aanvragen van een ontheffing alleen, indien aan de voorwaarden van de AMvB wordt voldaan (zoals het hebben van een door LNV goedgekeurde gedragscode).

5. Verwachte effecten op natuurwaarden

Onderzoek in verband met soortenbescherming

Rechtstreekse ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande functies, zoals nieuwbouw en uitbreiding van gebouwen, verbouwingen, ondergeschikte bouwwerken en dergelijke zijn binnen de huidige bestemming veelal mogelijk. Hierbij is een onderscheid aan te brengen voor ingrepen waarvoor een vergunning noodzakelijk is en ingrepen die zonder vergunning door de initiatiefnemer kunnen worden uitgevoerd (zie paragraaf 2.2 van deze bijlage). In het kader van dit bestemmingsplan worden functiewijzigingen mogelijk gemaakt, welke mogelijk een effect hebben op de aanwezige natuurwaarden. Het betreft:

- renovatie / uitbreiding winkelcentrum Stevensbloem;
- intensiveren woonbebouwing langs oever van de Oude Rijn;
- realiseren aantrekkelijke entree vanuit Leiden centrum (Ter Wadding) (verkeer);
- realiseren bebouwing bij stationslocatie.

De ontwikkelingen zijn vanuit het oogpunt van de flora en fauna in het algemeen te typeren als:

- verwijdering van de beplanting;
- slopen bestaande bebouwing;
- grondwerkzaamheden (voor bijvoorbeeld bouwrijp maken en aanleggen infrastructuur);
- bouwwerkzaamheden.

Ervan uitgaande dat alle bebouwing in het plangebied Stevenshof dezelfde natuurwaarden herbergen, zullen bovenstaande ontwikkelingen in het algemeen worden besproken. Deze beschrijven de effecten voor alle ontwikkelingsgebieden.

Verwijderen van de beplanting

Het verwijderen van de beplanting kan leiden tot aantasting van het broed- en rustgebied van broedvogels en bepaalde zoogdieren. Ook kunnen amfibieën in hun winterbiotoop worden aangetast. Bovendien kunnen amfibieën, zoogdieren en vogels in de omgeving worden verstoord. De aantasting en verstoring zal naar verwachting tijdelijk zijn en in de omgeving is voldoende alternatief leefgebied, mede dankzij het beleid van de gemeente groene buffers te behouden en ingrepen die afbreuk doen aan deze natuurwaarden dienen te worden voorkomen.

Mogelijk aan te tasten broedvogels zijn broedvogelsoorten van tuin, struweel en bos, waaronder winterkoning, merel en koolmees. Zoogdieren, zoals egel, gewone bosspitsmuis en konijn kunnen mogelijk worden aangetast bij het rooien van de beplanting. Indien bomen met holten worden verwijderd, kunnen zij verblijfplaatsen bieden aan de watervleermuis. Vleermuizen zijn extra beschermde soorten als gevolg van de Flora- en faunawet. Of de watervleermuis daadwerkelijk voorkomt in die boom, dient voorafgaand aan het rooien te worden onderzocht.

In het struweel (langs water) kunnen amfibieën als gewone pad en bruine kikker worden verstoord.

Voor genoemde vogelsoorten en vleermuizen, maar ook voor de overige te beschermen soorten zoogdieren is in de nabijheid van de locaties naar verwachting voldoende gelijkwaardig leefgebied voorhanden, zodat van aantasting van de gunstige staat van instandhouding geen sprake is.

Slopen bestaande bebouwing

Het slopen van bebouwing kan eveneens leiden tot aantasting van het broed- en rustgebied van broedvogels en bepaalde zoogdieren. Ter plaatse van het verwijderde

struweel worden soorten niet meer aangetast of verstoord. Amfibieën, zoogdieren en vogels in de omgeving kunnen door sloopwerkzaamheden worden verstoord.

Mogelijk aan te tasten broedvogels zijn huismus, spreeuw, kauw, zwarte roodstaart en mogelijk gierzwaluw. Broedvogelsoorten van tuin, struweel en bos, waaronder winterkoning, merel en koolmees kunnen worden verstoord, aangezien deze in nabijheid van de te slopen bebouwing kunnen verblijven. Zoogdieren, die gebruik maken van bebouwing, zoals meervleermuis, gewone dwergvleermuis en laatvlieger, kunnen mogelijk worden aangetast bij de sloop. Vleermuizen zijn extra beschermde soorten als gevolg van de Flora- en faunawet. Deze soorten maken het gehele jaar gebruik van gebouwen. Of bovengenoemde soorten daadwerkelijk voorkomen op de ontwikkelingslocaties en in welke mate zij gebruik maken van de bebouwing, is onduidelijk.

Overige zoogdiersoorten maken geen gebruik van de bebouwing, mogelijk wel van tuinen en groengebieden, zoals egel en gewone bosspitsmuis en kunnen worden verstoord door de werkzaamheden. Indien groengebieden aan water grenzen, kunnen ook amfibieën als rugstreeppad, gewone pad en bruine kikker worden verstoord. Of de extra beschermde soort rugstreeppad daadwerkelijk momenteel aanwezig is, is nog onbekend. Aanvullend onderzoek naar de aanwezigheid van deze soort wordt aangeraden vlak voordat de werkzaamheden ter plaatse starten.

Voor genoemde vogelsoorten en vleermuizen, maar ook voor de overige te beschermen soorten zoogdieren is in de nabijheid van de locaties naar verwachting voldoende gelijkwaardig leefgebied voorhanden, zodat van aantasting van de gunstige staat van instandhouding geen sprake is.

Grondwerkzaamheden (voor bijvoorbeeld bouwrijp maken)

Nadat bebouwing of beplanting is gesloopt, zullen de grondwerkzaamheden voor het bouwrijp maken naar verwachting niet meer leiden tot aantasting of extra verstoring van aanwezige te beschermen soorten zoogdieren, amfibieën of broedvogels in de omgeving, met uitzondering van zoogdiersoorten, die onder de grond verblijven, zoals de mol.

Voor de rugstreeppad, die in de omgeving voorkomt en voorheen naar verwachting ook binnen het plangebied, ontstaat bij grondwerkzaamheden een geschikt biotoop: kale zanderige ondergrond met eventueel plassen of nabij sloten en waterpartijen. Deze soort kan zich derhalve gaan vestigen op een locatie waar grondwerkzaamheden worden uitgevoerd. Indien de grondwerkzaamheden direct aansluiten op de vervolgwerkzaamheden, zoals de bouw, wordt voorkomen dat de rugstreeppad een verblijfplaats zal vinden op een van de bouwplaatsen.

Bouwwerkzaamheden

Ook het bouwen van de woningen zal, indien deze werkzaamheden aansluiten op de grondwerkzaamheden, niet leiden tot extra verstoring van de te beschermen diersoorten.

6. Conclusie en samenvatting

Conclusie

Op grond van de beschikbare gegevens en de uitgevoerde beoordeling zijn de volgende conclusies getrokken.

Gebiedsbescherming

Stevenshof maakt geen onderdeel uit van een groen- of natuurgebied. Provinciale ecologische verbindingzones ontbreken in de nabijheid van de deelplangebieden. Delen van Stevenshof vallen echter wel in de Leidse Ecologische Structuur (LES). De LES is opgenomen in het ecologisch beleid van de gemeente en is geen beschermd natuurgebied, maar neemt toch een belangrijke plaats in binnen de stad.

Extra te beschermen soorten

De werkzaamheden in het plangebied leiden tot mogelijke aantasting van de verblijfsgebieden en/of verstoring van de volgende extra te beschermen soorten:

- broedvogels: alle vogelsoorten met een verblijfplaats in of nabij de plangebieden, te weten soorten van stedelijk gebied en soorten van bos en struweel;
- zoogdieren: meervleermuis, watervleermuis, gewone dwergvleermuis en laatvlieger (mogelijk);
- amfibieën: rugstreeppad (mogelijk).

De aantasting en verstoring van de vogels dient te worden voorkomen door werkzaamheden buiten het broedseizoen (maart t/m juli) te laten starten. Ontheffing van het Ministerie van LNV is niet mogelijk voor vogels.

Voor de andere extra beschermde soorten (vleermuizen en rugstreeppad) dient voorafgaand aan de werkzaamheden duidelijkheid te zijn over de aanwezigheid van de soorten in het plangebied. Indien deze aanwezig zijn, moeten vervangende verblijfplaatsen worden gerealiseerd voordat men met de werkzaamheden kan aanvangen.

Aanvullend onderzoek

Of de vleermuissoorten vaste verblijfplaatsen (onder andere kraamkolonies) in (een van de) te slopen gebouwen of te rooien bomen met holten hebben, is onbekend.

Aanvullend onderzoek naar de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen in het plangebied voor vleermuizen wordt aanbevolen (voorjaar).

Ook voor de rugstreeppad wordt vlak voorafgaand aan werkzaamheden (grondwerkzaamheden) aanbevolen onderzoek te doen naar de aanwezigheid van de rugstreeppad.

Overige beschermde soorten

De werkzaamheden in het plangebied leiden tot mogelijke aantasting van de verblijfgebieden en/of verstoring van de volgende overige te beschermen soorten:

- zoogdieren: egel, mol, gewone bosspitsmuis en konijn;
- amfibieën: gewone pad en bruine kikker.

Deze soorten komen algemeen voor in Nederland. De verwachting is dat met de in dit bestemmingsplan behandelde ontwikkelingen de gunstige staat van instandhouding van de soorten niet in het geding komt, omdat genoemde soorten (indien zij verstoord worden) slechts tijdelijk worden verstoord. Nabij de deelplangebieden is voldoende gelijkwaardig leefgebied voorhanden. Nader onderzoek naar de aanwezigheid van deze soorten is niet noodzakelijk.

Ontheffing/AMvB

Een ontheffing van het ministerie van LNV is nodig voor zoogdieren: egel, mol, gewone bosspitsmuis en konijn;

- amfibieën: gewone pad, kleine watersalamander en bruine kikker.

In redelijkheid kan worden aangenomen dat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat.

Samenvatting

- Aantasting (van het leefgebied) en verstoring van extra beschermde soorten (vogels) dient te worden voorkomen door buiten het broedseizoen (maart tot en met juli) te starten met werkzaamheden.
- Aanvullend onderzoek wordt aanbevolen voor vleermuizen.
- Ontheffing voor de Flora- en faunawet van het Ministerie van LNV is noodzakelijk voor overige te beschermen soorten zoogdieren en amfibieën binnen het plangebied.
- De Flora- en faunawet zal naar verwachting de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staan.

7. Literatuur

- Bergmans, W. en A. Zuiderwijk (1986): "Atlas van de Nederlandse Amfibieën en Reptielen"
- Boer, T.E. den, Majoor F.A. (1994): "Vogels onder dak" (Vogelbescherming)
- Broekhuizen et al (1992): "Atlas van de Nederlandse zoogdieren"
- Gemeente Leiden (2001): "Grootschalig Groen In en Om de Stad, het vervolg", Dienst Milieu & Beheer
- Gemeente Leiden (1990): "Wandeling langs de groene Leidse singels"
- Gemeente Leiden (2003): "Uitvoeringsprogramma Ecologisch Beleidsplan gemeente Leiden 2002 – 2005", dienst Milieu & Beheer, sector wijkbeheer
- Groos, J. (2003): "Leiden Lekker Wild, Over natuur in de stad", gemeente Leiden
- Grontmij (2003): "Ecologisch toetsingskader voor stedelijke projecten Leiden", gemeente Leiden
- Limpens, H. e.a. (1997): "Atlas van de Nederlandse vleermuizen"
- Provincie Zuid-Holland, 1997. Kaart "Provinciale ecologische Hoofdstructuur, situatie per 1-1-1997".
- Provincie Zuid-Holland, 1996. Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland, aanwijzingen voor inrichting en beheer.
- SOVON (2002): "Atlas van de Nederlandse Broedvogels 1998 - 2000"
- www.minlnv.nl/thema/groen/natuur/natura2000
www.natuurloket.nl

Bijlage 2. Bedrijveninventarisatie

Bedrijvenlijst bestemmingsplan Stevenshof

Datum: 23 augustus 2006

<u>Nr.</u>	<u>Adres</u>	<u>Huisnr</u>	<u>Bedrijfsnaam</u>	<u>Bedrijfsactiviteit</u>	<u>SBI code</u>	<u>Cat.</u>	<u>(richt)afstand woningen</u>	<u>opmerkingen</u>
1	A Teding v Berkhoutstr	34	NUON onderstation O	pompstation svw	41	2	30	
2	Alexandrine Tinneplein	8-10.	Snackgigant Plein 10	snackbar	553	2	30	
3	Alexandrine Tinneplein	96-108.	Chin Rest Alexander	restaurant	553	2	30	
4	Anne Frankweg	39	NUON onderstation D	pompstation svw	41	2	30	
5	Beppy Nooijsstraat	6	NUON onderstation J	pompstation svw	41	2	30	
6	Carry van Bruggepad	2	Speeltuin Ver Stevenshof	speeltuinvereniging met kantine	5551	2	30	
7	Christine Baderpad	201	NUON	gasdrukstation	geen	1	10	
9	Cornelie v. Zantenstraat	21	NUON onderstation L	pompstation svw	41	2	30	
10	Dobbedreef	1A	Ijclub Rijndijk/HogeMors	ijclub, kantine	5551	2	30	
10A	Dobbedreef	1A	Ijclub Rijndijk/HogeMors	ijclub	9261	4	300	gebruik komt sporadisch voor
11	Dobbedreef	1B	Tennispark Stevenshof	tennispark	.2 9261	3.1	50	
12	Etta Palmstraat	19	NUON onderstation P	pompstation svw	41	2	30	
13	Guurtje Riemenshof	24	NUON onderstation Q	pompstation svw	41	2	30	
14	Haagsche Schouwweg	14	Het Haagsche Schouw	hotel-restaurant	553	2	30	
15	Hadewychlaan	11	EZH	hulpketel svw	40	3.2	100	
16	Hadewychlaan	15	Tackenberg	groothandel	5154	3.1	50	
17	Hadewychlaan	17	Met. M.J. Hoogeveen	metaalfabriek	281	3.2	100	
18	Ina Boudier-Bakkerplein	3	R. van der Grijp	tandarts	8513	1	10	
19	Jo de Clerstraat	1	NUON onderstation C	pompstation svw	41	2	30	
20	Kenauweg	1	St. Dierentehuis Leiden	dierenasiel	9305	3.2	100	
21	Kenauweg	2	H.W.S. Verhuur	machineverhuur	713	3.1	50	
23	Kenauweg	3	Gemeent. op- en overslag	containerwisselplaats, milieustraat	9000	3.2	100	
24	Kenauweg	6	Profile Tyrec. Onderwater	bandencentrum	.2 502	2	30	

25	Kenauweg	10	Loek den Elzen	grooth. Horeca	5139	2	30	
N	Kenauweg	10	Bas Menken Bowling	Bowlingcentrum	9261.2	2	30	
N				Testen van onderzoeksapparatuur	731	2	30	
	Kenauweg	11	Leiden Cryogenics	(natuurwet. speur- en ontwikkelingswerk)				
26	Kenauweg	14	Kühn drogi/parfu	grooth. drogisterij	514	2	30	
27	Kenauweg	15	Aannemer M. W. Meijer	aannemersbedrijf	45	3.1	50	
28	Kenauweg	18	Tandtech Van Bommel	tandtechnisch lab	33	2	30	
N	Kenauweg	19	ADVLO Vloerafwerkingen	terrazzo bedrijf, werkplaats, opslag	45	3.1	50	cat 3, maar werkelijke geluidbelasting veel lager dan gemidd
29	Kenauweg	21	Xtac Analytical	groothandel	514	2	30	
30	Kenauweg	22	Poeliersbedrijf H. Bayer	kippenverwerking	5123	3.2	100	
31	Kenauweg	24	J. Lagerberg	goederentransport	514	2	30	
N	Kenauweg	24	Diastatische Producten	groothandel voedingsmiddelen	5138	2	30	
32	Kenauweg	25	Delonghi Nederland	opslag goederen	45	3.1	50	
33	Kenauweg	26	J. Lagerberg	groothandel	514	2	30	
34	Kenauweg	31	Wagemaker Natuursteen	steenbewerking	267	3.2	100	
N	Kenauweg	34	GEJA Steigerbouw BV	Steigerbouw	45	3.1	50	
N	Kenauweg	27-29	T.C. Duivestein Techniek	Groothandel telecom	517	2	30	
35	Mary Zeldenrustweg	1	NUON onderstation M	pompstation swv	41	2	30	
62	Nieuweweg		Le Pen-Aubert	fok- en africhtstal	122	3.1	50	in buitengebied, 300 m van woningen
36	Ommedijkseweg	24	Autodemontage De Graaf	autosloperij	5157	3.2	100	
37	Rijndijk	26	RG Prescott's Finewood	meubelmaker	361	3.2	100	
38	Rijndijk	72	Slagerij Van der Poel	slagerij	5222	2	30	
N	Rijndijk	72	Slagerij Van der Poel	Slagerij	5222/3	2	30	
40	Rijndijk	156	Diastatische Produkten	moutextractfabriek	1561	4	200	
41	Rijndijk	156	NUON	gasdrukstation	geen	1	10	
49	Rijndijk	178	Aannemer M.W. Meijer	aannemersbedrijf	45	3.1	50	
43	Rijndijk	206	T.J. P. van Kampen	transportbedrijf	6024	3.2	100	
45	Rijndijk	238	H. van den Berg	oliehandel	5155.1	3.2	100	
47	Rijndijk	292	Smederij J. van Dijk	smederij	284	3.2	100	
48	Rijndijk	304	Fa. van Rooijen	transportbedrijf	6024	3.2	100	
39	Rijndijk	112A	Jachtwerf Albatros	jachtwerf	351	3.2	100	
42	Rijndijk	188-190.	Van Tol's Carwash	autowasbedrijf	5020	2	30	

.5

44	Rijndijk	210A	De Kler	aannemersbedrijf	45	3.1	50
46	Rijndijk	238A	Gebroeders de Wit	autoschadeherstel	5020.4	3.2	100
50	Stevensbloem	5	Stevenshof	snackbar	52	1	10
52	Stevensbloem	37	Hulst, Peter van	fietshandel	527	1	10
53	Stevensbloem	167	Prijzenslager	slagerij	5222	2	30
54	Stevensbloem	169	Slender You Coresdé	zonstudio	9304	2	30
55	Stevensbloem	173	Digros multimarkt	kruidenier	5211	2	30
57	Stevensbloem	173	Digros vlees	slagerij	5222	2	30
51	Stevensbloem	11-21.	Albert Heijn	supermarkt	5211	2	30
58	Stevensbloem (IBBpln)	0	Polane, L.	vis en schaaldieren	5222	2	30
61	Stevenshofdreef	0	Gemeente Leiden	rioolgemaal	geen	geen	30
59	Stevenshofdreef	150	Fred van Tongeren Auto	automobilbedrijf	501	2	30
60	Stevenshofdreef	152	Tankstation Stevensdreef	tankstation	505	2	30
N	Stevenshofdreef	152	Tankstation Stevenshof B.V.	Motorbrandstofverkoop	505	2	30
N	Stevenshofdreef	152	Tankstation Stevenshof B.V.	Wasstraat	5020.5	2	30
63	Theda Mansholtstraat	1	Apotheek Stevenshof	apothek	52	1	10
64	Therese Schwartzestraat	15	NUON onderstation K	pompstation swv	41	2	30
65	Trix Terwindtstraat	4	Buurthuis Stevenshof	buurthuis	9133	3.1	50
	Vinkweg	0	Hoogheemraadschap Rijnland	Poldergemaal	.1 9001	2	30

 = Horeca

Bijlage 3. toelichting op de staat van bedrijfsactiviteiten

Inleiding

In dit bestemmingsplan is voor de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten een milieuzonering toegepast, gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar);
- verkeersaantrekkende werking.

Doel van de Staat en gebruikte bronnen

De in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten is primair bedoeld voor lokale en regionale bedrijventerreinen (en dus in mindere mate voor grootschalige industrieterreinen met zware industrie) al dan niet in combinatie met verspreid gesitueerde bedrijfsbestemmingen. Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat is gebruikgemaakt van de lijst van bedrijfstypen uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (de zogenaamde "basiszoneringslijst").

In deze lijst zijn voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld (in 10 stappen oplopend van 0 tot 1.500 m). Tevens is met een index aangegeven in welke mate rekening moet worden gehouden met verkeersaantrekkende werking. Toepassing van de richtafstanden is gewenst om het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in ruimtelijk spoor te voorkomen. Hierbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

Om tot een praktisch goed bruikbare Staat van Bedrijfsactiviteiten te komen is de basiszoneringslijst van de VNG op de volgende punten nader bewerkt en aangevuld:

- De VNG-lijst benoemt richtafstanden voor alle denkbare activiteiten. In de Staat zijn alleen die activiteiten geselecteerd die op een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" kunnen voorkomen. Andere activiteiten, zoals horeca of recreatie, krijgen een eigen bestemming; bij het toekennen van deze andere bestemmingen wordt op een andere wijze rekening gehouden met mogelijke milieuhinder van deze functies.

Criteria voor de toelaatbaarheid van bedrijven in standardsituaties

De hier gebruikte lijst deelt de bedrijfsactiviteiten conform de VNG-publicatie in 6 gewone categorieën in. Categorie 1 heeft betrekking op activiteiten die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 heeft betrekking op zeer zware industrie. De richtafstanden uit de VNG-publicatie kunnen ten behoeve van de meest gebruikelijke toepassing in bestemmingsplannen worden vertaald naar de volgende (ruimtelijke) criteria voor de toelaatbaarheid:

categorie 1: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn in woonwijken.

- categorie 2: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies. In niet-gemengde gebieden geldt een afstandsindicatie van 30 m.
- categorie 3: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en in verband met de verkeersaantrekkende werking dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met gebiedsontsluitingswegen (afstandsindicatie 50 tot 100 m).
- categorie 4: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn (afstandsindicatie 200 tot 300 m).
- categorieën 5 en 6: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op grote afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn. De aan te houden afstanden dienen per geval te worden bepaald (afstandsindicaties van bedrijven uit categorie 5: 500 - 1.000 m, categorie 6: 1.500 m).

Afwijkende gebiedstypen

De bovenbeschreven criteria voor de toelaatbaarheid gaan (behalve voor categorie 2) uit van zonering ten opzichte van een "rustige woonwijk". Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan voor andere omgevingstypen worden afgeweken van de richtafstanden. Daarbij is van belang te constateren dat de VNG-publicatie richtafstanden zijn; door hiervan uit te gaan kan het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor worden voorkomen. De praktijk leert echter dat het ontstaan van daadwerkelijke knelpunten voor alle milieuaspecten (behalve gevaar) door toepassing van gerichte maatregelen in het milieuvergunningenspoor ook bij kleinere afstanden goed kan worden voorkomen.

Bij de toepassing van dit principe met gebruikmaking van deze Staat van Bedrijfsactiviteiten worden de volgende uitgangspunten bij afwijkende gebiedstypen gehanteerd:

- leidraad is de aanbeveling van de VNG om afwijkingen van richtafstanden naar beneden (dus toepassing van een kortere afstand dan de richtafstand) in beginsel te beperken tot één afstandsstap (dus bijvoorbeeld van 100 naar 50 m);
- de richtafstanden worden voor alle milieuaspecten in gelijke mate verlaagd.

In de onderstaande tabel worden de meest voorkomende gebiedstypen omschreven waar een afwijking van de richtafstanden veelal gewenst is. De tabel geeft echter alleen een richtsnoer. Elke situatie is anders en vereist maatwerk. Per plan moet de aanpak in de plantoelichting nader worden beoordeeld en gemotiveerd.

gebiedstype	toegestane afwijking	motivatie
1a. gebied waar functiemenging wordt nagestreefd (bijv. nieuw woongebied met toevoeging van bedrijvigheid)	verlaging richtafstanden met 1 afstandsstap	kortere afstand is aanvaardbaar in het belang van functiemenging (levendigheid, handhaving bestaande woningen)
1b. verspreid gesitueerde woningen in een gebied met functie-	idem	er is al sprake van een verhoogd hinderniveau

menging en/of op locaties met andere verstoringsbronnen (bijv. gesitueerd langs drukke wegen)		
2. stiltegebied/verstoringgevoelig natuurgebied	verhoging richtafstanden met 1 afstandsstap	voor stiltegebieden en (zeer) verstoringgevoelige natuurgebieden geldt in beginsel een strengere norm voor geluid (40 dB(A)) dan voor een rustig woongebied (45 dB(A))

Opzet van de Staat

De Opzet van de Staat is overgenomen van de VNG-publicatie. Hiervoor is, net als in de VNG-publicatie, gebruikgemaakt van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) uit 1993. In de praktijk kan het voorkomen dat de activiteiten binnen een bedrijf in twee of meer verschillende groepen volgens de SBI-indeling vallen. In beginsel geldt dan de hoogste categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Indien de bedrijfsonderdelen/-activiteiten duidelijk ruimtelijk van elkaar kunnen worden gescheiden, kunnen de bedrijfsonderdelen echter ook apart worden ingedeeld.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich te richten op de in de Staat aangegeven (maatgevende) milieuaspecten.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is bij de indeling uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Staat aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via bovengenoemde vrijstellingsmogelijkheid een categorie lager in te delen.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 4. Horecainventarisatie

adres	huisnummer	bedrijfsnaam	activiteit	horecacategorie	toelaatbaarheid	opmerkingen
Alexandrine Tinneplein	8-10.	Snackbar Plein 10	snackbar	II	II	
Alexandrine Tinneplein	96-108.	Chinees Restaurant Alexander	restaurant	III	III	
Haagsche Schouwweg	14	Het Haagsche Schouw	hotel- restaurant	VI	II en IV	
Stevensbloem	5	Stevenshof	snackbar	II	II	

Bijlage 5. Verslag Inspraakbijeenkomst

Gehouden op dinsdag 9 mei 2006
buurthuis Stevenshof, Trix Terwindestraat 4 in Leiden.

Aanwezig:

de heer A. de Jong	Beleidsmedewerker afd. Ruimtelijk Beleid (Voorz.)
De heer B. Braamskamp	Beleidsmedewerker afd. Ruimtelijk Beleid
De heer J. Nijland	Beleidsmedewerker Stedelijk Ontwerp
Mevrouw M. Luijendijk	afd. Ruimtelijk Beleid (verslag)

Voorts waren in de zaal ca. 135 belangstellenden en 2 bij het bestemmingsplan betrokken ambtenaren aanwezig.

Verslag.

1. Opening.

De heer De Jong opent de bijeenkomst en heet alle aanwezigen welkom. Momenteel ligt het voorontwerp bestemmingsplan Stevenshof ter inzage. De inspraakprocedure voor het voorontwerp loopt van 10 april 2006 tot en met 22 mei 2006. Tot die datum kunnen reacties op het voorontwerpbestemmingsplan worden ingediend bij het college van B&W.

Van deze avond wordt een verslag gemaakt. Alle opmerkingen / suggesties die deze avond naar voren zijn gebracht, worden meegenomen als inspraakreacties. Aan de aanwezigen die hun naam en adres op de presentielijst schrijven, wordt het verslag van de avond toegestuurd.

De heer De Jong stelt de aanwezige beleidsmedewerkers voor.

2. Algemene toelichting op het plan door de heer Braamskamp.

De heer Braamskamp vertelt dat een bestemmingsplan een looptijd heeft van 10 jaar. Niet alle toekomstige ontwikkelingen zijn over zo'n periode niet te voorzien. De nu bekende ontwikkelingen zijn in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen en met mogelijke ontwikkelingen is zoveel mogelijk rekening gehouden. Hij geeft van alle ontwikkelingslocaties in het kort de belangrijkste wijzigingen aan.

De procedure van het bestemmingsplan is als volgt:

- Voorontwerp bestemmingsplan
ter inzage gedurende 6 weken
inspraakreacties naar het college 10-4-'06 t/m 22-5-'06
- ontwerp
ter inzage gedurende 6 weken
zienswijzen naar de gemeenteraad dec.'06 - jan.'07
- vaststelling door de Raad
ter goedkeuring toezenden aan Gedeputeerde Staten
ter inzage gedurende 6 weken
bedenkingen naar Gedeputeerde Staten maart '07
- goedgekeurd bestemmingsplan
ter inzage gedurende 6 weken
beroepschriften naar Raad van State
Raad van State beslist tav beroepen (max. 1 jaar)
- onherroepelijk bestemmingsplan

Tot slot belicht de heer Braamskamp de kenmerken van de verschillende bestemmingen.

Een tijd geleden is hier in het buurhuis een druk bezochte informatieavond over de N11 gehouden. In regionaal en provinciaal verband worden de verschillende varianten bekeken. Naar verwachting zal over 1 á 1,5 jaar de keuze voor een variant genomen zijn. De gemeente Voorschoten is van mening dat de plannen voor De Groote Vink de aanleg van de Voorschotense variant voor de N11 onmogelijk maken. De gemeente Leiden zal het voorontwerp, waar nodig, aanpassen op locaties waar op een keuze wordt vooruitgelopen.

3. Presentatie ontwikkelingslocaties door de heer Nijland

De heer Nijland is stedenbouwkundige. Hij behandelt alle ontwikkelingslocaties vanuit de stedenbouwkundige visie.

Hij vertelt welke plannen voor de verschillende locaties bekend zijn. Per locaties vertelt hij het aantal geplande woningen en de ideeën over de inrichting/randvoorwaarden.

4. Presentatie Servicepunt Bouwen en Wonen door mevrouw Van Houten.

Mevrouw Van Houten van het Servicepunt Bouwen en Wonen vertelt dat iedereen die na deze avond nog vragen heeft over de voorschriften en de plankaarten van het voorontwerp bestemmingsplan Stevenshof terecht kan bij het Servicepunt in het atrium van het Stadsbouwhuis. Het voorontwerp bestemmingsplan ligt ook bij het Servicepunt ter inzage.

5. Pauze

6. Gelegenheid tot het stellen van vragen.

Een inspreker heeft enkele vragen over het voorontwerp. Hij vraagt waarom de gemeente niet eerst met de provincie is gaan overleggen over de plannen t.a.v. de N11, zodat deze in het bestemmingsplan verwerkt kunnen worden.

De heer Braamskamp antwoordt dat het huidige bestemmingsplan oud is en vernieuwd moet worden. De planvorming rond de N11 is een proces dat al jaren loopt. Op dit moment is nog helemaal niet duidelijk waar de weg komt te lopen. Wanneer in een volgende fase van het opstellen van het bestemmingsplan meer duidelijk is over het tracé van de N11 kunnen ontwikkelingen in het plan worden verwerkt.

De gemeente heeft plannen om meer woningen te bouwen in de wijk. Inspreker verwacht nog meer druk op de nu al dicht slippende wegen en nog minder ruimte voor de jeugd om vrij te bewegen in hun eigen wijk.

De heer Braamskamp vertelt dat de inrichting van wegen niet in een bestemmingsplan te regelen is. De afdeling verkeer van de gemeente heeft de woningbouwplannen op vervoersaspecten bekeken.

Inspreker is van mening dat de wijk Stevenshof aan makelaars wordt verkocht.

Verplicht de gemeente de bouwers mee te helpen de wegen aan te passen en het parkeerprobleem op te lossen?

De heer Braamskamp antwoordt dat vanaf 1983 de Stevenshofjespolder is volgebouwd van polder tot woonwijk. De overgebleven terreinen zijn meest particulier eigendom. Wanneer er nieuw gebouwd gaat worden zal er op eigen terrein moeten worden voorzien in voldoende parkeervoorzieningen. Daarbij zullen voor de verschillende functies (landelijke) parkeernormen als richtlijn gelden zoals deze zijn geformuleerd door de CROW. De aanleg van parkeervoorzieningen op eigen terrein maakt het bouwen wel duur, zodat veelal woningen uit het duurdere segment gerealiseerd kunnen worden. Waarschijnlijk heeft dit een 'doorschuif effect' en komen daardoor later ook goedkopere woningen vrij.

Inspreker merkt op dat er al een weg is die naar het Valkenburgse meer leidt. Een nieuwe brug aanleggen is niet nodig.

De heer De Jong antwoordt dat de aanleg van de brug goed past in het provinciaal fietsroutenetwerk.

De heer Hanevelt geeft aan dat in het bestemmingsplan Morskwartier, vastgesteld in 1997, voor het Rijkswaterstaatterrein was opgenomen dat maximaal 50% onbebouwd zou blijven en maximaal 40 woningen gebouwd zouden worden. In dit voorontwerp zijn 80 woningen gepland op het terrein. Zijn tweede vraag betreft het ontbreken van de huidige groenstrook rond het Rijkswaterstaatterrein op de plankaart.

De heer Braamskamp merkt op dat het aantal woningen helder in het voorontwerp bestemmingsplan zijn opgenomen. Niets is voor de eeuwigheid en in de loop der tijden wijzigen inzichten. De behoefte aan woningen is momenteel groot. Daarom is de bebouwingsdichtheid verhoogd.

De heer Hanevelt merkt op dat drie jaar geleden toen het complex Rijnstede te koop werd aangeboden, de kopers –schriftelijk- is voorgehouden dat er op het Rijkswaterstaat terrein één appartementengebouw zou komen van maximaal 40 woningen. Hierop baseerden mensen de aankoop van een huis.

De heer De Jong merkt op dat de gemeente door de hele stad heen zoekt naar woningbouwlocaties. De bouw hiervan is altijd in afwijking van de bestaande bestemmingsplannen, oude en nieuwere. In deze fase heeft de gemeente bekeken wat stedenbouwkundig verantwoord op deze plek mogelijk is. Hier wijkt men af van een nieuwer bestemmingsplan. Hij zegt toe dat de opmerking van de heer Hanevelt serieus meegenomen zal worden in de volgende fase van het bestemmingsplan Stevenshof.

Mevrouw Bach heeft bezwaar tegen de hoogteaccenten in het plan m.n. bij Haagse Schouw 16. De Stevenshof heeft nog een groen karakter. De binnenkomst in deze groene wijk langs een toren van 60 meter hoog vindt zij niet logisch.

De heer Nijland vertelt dat de plek een schakelplek zal worden tussen A44, Morskwartier en Stevenshof. Door de hoogbouw is een parkachtig gebied mogelijk. De heer Braamskamp merkt op dat de huidige bestemming wonen en groen is. Op het gebied ligt een wijzigingsbevoegdheid – de bouw van de toren is een mogelijkheid, geen plicht. De bestemming wordt gemengde doeleinden. Hierbinnen zijn verschillen functies mogelijk, bijvoorbeeld kantoor, leisure, hotel of maatschappelijke voorzieningen. Zo dicht bij de Rijksweg kunnen geen woningen gerealiseerd worden.

Mevrouw Jekel woont tegenover station De Vink in Voorschoten. Als de plannen uit het voorontwerp gerealiseerd worden, gaat zij aankijken tegen een boven het spoor uitstekende flat van 27 meter hoog over de hele breedte met een hoogteaccent van 50-60 meter hoogte. In de toren zijn kantoren gepland. Is er wel zoveel behoefte aan kantoorruimte? Het gebouw komt op het huidige parkeerterrein. Komen er parkeerplaatsen onder het nieuwe gebouw, zodat de parkeerdruk in Voorschoten niet toeneemt? Onder het spoor loopt een weg die nu alleen door bussen gebruikt wordt. Wordt deze weg opengesteld voor alle verkeer?

De heer Braamskamp vertelt dat het parkeerterrein in het huidige bestemmingsplan de bestemming kantoor heeft. Nu is deze ontwikkelingslocatie ruim bestemd en zijn verschillende functies mogelijk. Gebouwen langs het spoor zijn meestal hoge gebouwen. Het voorontwerp maakt op deze locatie alleen in principe een gebouw mogelijk. De aangegeven hoogte is maximaal, het is niet gezegd dat zo hoog wordt gebouwd.

Het gebruik van de weg onder het spoor blijft naar verwachting gelijk, namelijk gebruik voor openbaar vervoer en langzaamverkeer. Op dit moment is gebruik door de bus komen te vervallen. Voor de toekomst is gebruik door de bus echter niet uitgesloten. Parkeervoorzieningen zullen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd.

Mevrouw Bach benadrukt dat zij en mevrouw Jekel hun zorg uitspreken over de maximale bouwgrens, die mogelijk wordt gemaakt.

Mevrouw Jekel vraagt of bij de plannen voor De Groote Vink rekening gehouden is met de toename van verkeersdrukte? Zal in de volgende fase van het bestemmingsplan ook een folder verspreid worden?

De heer Nijland antwoordt dat de afdeling verkeer de plannen rond De Groote Vink heeft beoordeeld. In de plannen is ruimte gemaakt om de verkeersstromen op te vangen.

De heer Braamskamp vertelt dat in de volgende fasen van het bestemmingsplan alleen een publicatie in de huis-aan-huis-krant zal worden geplaatst en geen folder wordt verspreid.

Mevrouw Keizer spreekt namens Heemschut. Bij Ter Wadding is de verkeersafwikkeling niet duidelijk op de plankaart te zien. De ensemblevorming wordt schade toegebracht door de omvang en de veelheid van de bebouwing. Hoeveel woningen wordt gedacht en hoe groot is het gebied?

De heer Nijland antwoordt dat 120-150 woningen zijn gepland. De grootte van het gebied weet hij niet uit zijn hoofd. Deze informatie zal hij naar mevrouw Keizer sturen. N.B. Het terrein is 3,3 hectare .

De heer De Jong brengt naar voren dat de gemeente streeft de groene setting van Ter Wadding naar de Rijn door te trekken. Naast de hoogbouw blijft ruimte voor groen en water.

Mevrouw Keizer merkt op dat de waardering voor het gebied voortkomt uit de menselijke maat die Ter Wadding heeft. Na de bouw van de hoge gebouwen is deze beleving misschien verdwenen en constateert men dat de gebouwen te hoog zijn.

De heer Ketelaar woont in de buurt van de Diastatische. Voor het terrein van de Diastatische is een wijzigingsbevoegdheid in het voorontwerp opgenomen. De huidige functie blijft gehandhaafd tot van deze wijzigingsbevoegdheid gebruik wordt gemaakt. In het oude bestemmingsplan had het gebied van de Diastatische een bebouwingspercentage van 70%. In dit voorontwerp is dat 80%. Het gebied van Meyer en van der Plas had 30% bebouwing en heeft nu geen percentage meer zodat deze bedrijven kunnen uitbouwen. Onlangs is d.m.v. een rechtszaak voorkomen dat Meyer gaat bouwen. Op grond van dit voorontwerp zal een uitbreiding van het bedrijf wel mogelijk worden.

De heer De Jong geeft aan dat de gemeente stimuleert dat het bedrijf zijn activiteiten eindigt. Hij zegt toe de bebouwingspercentages en –grenzen nauwkeurig te bekijken. In het algemeen mag een particulier binnen de grenzen van de redelijkheid uit te breiden. Soms zijn de uitbreidingsgrenzen bereikt.

De heer Ketelaar vertelt dat het vele verkeer dat gebruik maakt van de brandgang een gevaarlijke situatie schept. In de uitspraak van de rechtbank is gevraagd hier naar te kijken.

De heer Braamskamp merkt op dat de gemeente al lang in gesprek is met de heer Ketelaar over de huidige situatie. Na vertrek van de Diastatische kan het gebied een aantrekkelijk karakter krijgen. Het gebied heeft een wijzigingsbevoegdheid, omdat er nog geen concrete plannen zijn.

De heer Ketelaar stelt voor het gebied een woonbestemming te geven. Dan is verzekert dat de Diastatische niet meer kan uitbreiden.

De heer Braamskamp antwoordt dat de gemeente heeft gekozen voor het positief bestemmen van de huidige bedrijfsgebouwen maar geen uitbreidingsmogelijkheden wil bieden.

De heer De Jong voegt hieraan toe dat intern besproken wordt of de gemeente zich actiever kan opstellen. Dit is geen belofte. Als dit niet lukt, zal de reden in de inspraaknota aangegeven zijn.

Mevrouw Nabbe citeert uit de Welstandnota, waarin staat dat het Klooster en Kerk aan de Rijndijk behouden moet blijven. In dit voorontwerp wordt de kerk beschermd maar het klooster niet. Het klooster is ook geen beeldbepalend pand.

De heer Braamskamp brengt naar voren dat de mening van de monumentencommissie is gewijzigd en er is geadviseerd het klooster aan te wijzen als gemeentelijk monument. Het bestemmingsplan zal op dit punt aangepast worden.

De heer Schuur merkt op dat het fietspad ten zuiden van Stevensbloem niet meer op de plankkaart staat, dat de parkeerplaats bij station De Vink een ideale plek is voor een fietsenstalling voor de forensen en dat een fietsbrug over de rijksweg direct naar het Valkenburgse meer voor fietsers zeer goed zou zijn omdat het drukke verkeersplein zo vermeden kan worden. Hij merkt op dat een reconstructie van verkeersplein Ter Wadding het oversteekprobleem van de fietser kan oplossen.

De heer Braamskamp vertelt dat het fietspad bij Stevensbloem blijft.

Bij de bouwplannen bij De Vink zal rekening gehouden worden met een fietsenstalling. Een fietsenstalling zal aan de (juridische) voorwaarden voor het gebied worden toegevoegd.

De gemeente zou ook graag een fietsbrug over de rijksweg aanleggen, maar op dit moment is daar geen geld voor. De brug is als wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De nieuwe inrichting van verkeersplein Ter Wadding is een uitvoeringszaak en niet in een bestemmingsplan te regelen. Hij zal de opmerking aan de afdeling verkeer doorgeven.

Mevrouw Entcom woont in de Briljantstraat. Het is nu een rustige veilige straat. De langzaam-verkeer route over de oude Rijn komt in deze straat uit. Zij is bang dat voor de kinderen een gevaarlijke situatie zal ontstaan. Zij pleit ervoor de bewoners, ook van de Briljantstraat en de Aquamarijnstraat, bij de planvorming te betrekken.

De heer Nijland zal dit doorgeven aan de afdeling Verkeer.

De heer Pot merkt op dat aan de andere kant van de spoordijk een ventweg loopt. Dit zou een ideaal fietspad zijn.

De heer De Jong vertelt dat het Wernink terrein binnen enkele jaren in gebruik zal wijzigen.

De heer Nierop vraagt of een oplossing is gevonden voor het probleem van het laden en lossen aan de voorkant van de Stevensbloem?

De heer Braamskamp vertelt dat het bestemmingsplan alleen bestemmingen aan gebieden geven. Concrete, praktische oplossingen kunnen niet geregeld worden in een bestemmingsplan. Wel is een ruimer gebied bestemd tot verblijfsgebied, zodat in de toekomst de inrichting gewijzigd kan worden.

De heer Mey vindt de twee bestaande hoge appartementen gebouwen in de wijk niet mooi. In dit voorontwerp wordt meer hoogbouw toegestaan. Hij oppert een enquête te houden over de wenselijkheid van deze hoogbouw.

In de krant stond dat de N11 bij de ijsbaan boven de grond komt. Bij westenwind zullen de uitlaatgassen zijn straat in waaien. Wat vindt de gemeente hiervan? Bij de ijsbaan is een fietspad gepland. Vroeger is om drie bomen te sparen de straat zo smal mogelijk gehouden. Als het fietspad komt, sneuvelen dan de bomen of wordt de ijsbaan smaller? Tot slot merkt de heer Mey op dat na aanleg van een fietspad op de brug over de Rijn steeds meer kinderen vanaf de brug in de Rijn zullen duiken.

De heer De Jong vertelt dat de inspraak op een bestemmingsplan in feite een raadpleging van de mensen is. B&W en de gemeenteraad beslissen uiteindelijk op het bestemmingsplan en nemen dan de mening van hun achterban mee.

Voor de N11 zijn nu nog drie tracés in studie. Na 1 tot 1,5 jaar zal de studie zijn afgerond. In het bestemmingsplan kan geen tracé voor de N11 worden opnemen. De perikelen rond het fietspad bij de ijsbaan zal de heer De Jong nader bekijken.

De heer Zegers vraagt naar de stand van zaken van de nieuwe visie t.a.v. de ontwikkelingslocatie Haagse Schouwweg 16, naar de mogelijkheid om in de toren wonen voor de vergrijzende bevolking mogelijk te maken en de ontwikkeling van het Wennink terrein.

De heer Braamskamp merkt op dat alleen voor het bestemmingsplan relevante zaken nu ter sprake zijn. In de toren is wonen niet mogelijk.

De heer Knijnenburg, is (mede)eigenaar van De Groote Vink. In het bestemmingsplan is geen goede informatie over eigendom en gebruik van de Groote Vink opgenomen. Hij zou graag in de toekomst via e-mail informatie ontvangen. Hij maakt bezwaar tegen het plannen t.a.v. het terrein van De Groote Vink en wil de huidige functie handhaven. De heer Braamskamp vertelt dat de folder in de wijk verspreid is. In het Leids Nieuwsblad en de staatscourant is de ter inzage legging gepubliceerd. In de verdere procedure zullen alleen publicaties verschijnen in het leids nieuwsblad en de staatscourant. Om op de hoogte te blijven moeten men deze kranten goed bijhouden. De heer De Jong meldt dat het doel is De Groote Vink aan te kopen en het gebied te ontwikkelen. Hij raadt de heer Knijnenburg aan de ontwikkelingen voor het terrein te bekijken.

De heer Engelbert maakt bezwaar tegen de verdwijning van de parkeerplaats bij de Kleine Vink, omdat hij bang is dat in zijn straat en wijk meer geparkeerd zal gaan worden. Op de kaart is één vlak getekend. Hij oppert de plankaart aan te passen aan de maquette.

De heer De Jong vertelt dat het niet de bedoeling is de parkeerders de wijk in te drijven. De parkeer mogelijkheden zullen zo veel mogelijk behouden blijven of er zal naar een andere oplossing gezocht worden.

De begrenzing van het gebied is als op de plankaart aangegeven. De maquette is geen bouwplan. In een volgende fase van het bestemmingsplan is de invulling mogelijk concreter.

7. Sluiting.

De heer De Jong dankt allen voor hun inbreng deze avond en sluit de bijeenkomst

Reacties n.a.v. het verslag:

1. dhr. Paul de Graaf heeft gebeld met opmerking over verslag.

Vanaf het begin van punt 6 worden opmerkingen toegeschreven aan "Inspreker" t/m dhr. Hanevelt.

Deze opmerkingen zijn gemaakt door Paul de Graaf.

2. De heer Ketelaar heeft gemaild voor een wijziging op pagina 4:

De heer Ketelaar heeft met een rechtszaak voorkomen dat de heer **Van der Plas** (i.p.v. de heer Meyer) gaat bouwen.