

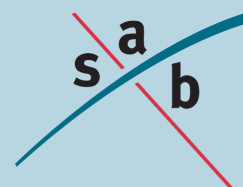
Bestemmingsplan

N446A

Gemeente Leiderdorp

Datum: 14 mei 2012
Projectnummer: 100395
NL.IMRO.0547.BPn446a-VG01

Gemeente
Leiderdorp



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Nieuwe Wro	3
1.3	Digitalisering	3
1.4	Het plangebied	3
1.5	Vigerende regelingen	4
1.6	Leeswijzer	5
2	Het plan	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Beschrijving van plangebied en omgeving	6
2.3	Planbeschrijving	7
3	Uitvoerbaarheid	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Beleid	11
3.3	Milieu	25
4	Wijze van bestemmen	42
4.1	Algemeen	42
4.2	Hoofdstukopbouw van de planregels	42
4.3	Dit bestemmingsplan	43
5	Procedure	45
5.1	Overleg	45
5.2	Zienswijzen	45

Bijlagen

- Bestaande en nieuwe situatie N446A, blad 1 en 2, Iv-Infra, Inpa 090328;
- Akoestisch onderzoek N446A, SAB, september 2011, projectnummer 100395;
- Archeologisch Bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek Verbreding N446AA te Leiderdorp Rapport AV.0591 14 oktober 2009, A.V. Consulting B.V. Ingenieursbureau;
- ECO-EFFECTSCAN Verbreding N446A Te Leiderdorp, Rapport AV.0591, 22 december 2009, A.V. Consulting Ingenieursbureau;
- Nota zienswijzen, SAB, 29 maart 2012.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De wegverharding van de provinciale weg N446A, globaal het gedeelte tussen de N445 en de Persant Snoepweg, is aan groot onderhoud toe. Omdat deze weg niet meer voldoet aan de actuele richtlijnen met betrekking tot de verkeersveilige inrichting, wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de weg qua verkeersveiligheid aan te passen. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige inrichting betreffen de verbreding van de hoofdrijbaan van ca. 6,50 m naar 7,50 m en de verbreding van de parallelweg (Hofdijklaan) van ca. 3,00 m naar 4,50 m, beiden aan de westzijde. In dit bestemmingsplan wordt uiteengezet waarom de ontwikkeling *haalbaar* is, gelet op de bij de afweging betrokken belangen en aspecten, alsmede in hoeverre het project past in een breder ruimtelijk verband en perspectief. Behalve op het ruimtelijke aspect wordt daarbij onder meer ingegaan op de (toekomstige) beleidskaders, milieuaspecten en de financiën.

1.2 Nieuwe Wro

Het SVBP 2008 (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008) is de nieuwe standaard voor bestemmingsplannen die vanaf 1 juli 2008 bij de inwerkingtreding van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (Wro) verplicht is. Het SVBP 2008 geeft ook de standaard aan voor de digitale plannen die vanaf 1 juli 2009 verplicht zullen zijn. Door te werken met het SVBP 2008 sluit het bestemmingsplan aan op de nieuwe Wro en hieruit voortvloeiende verplichtingen. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform het SVBP 2008, het PRBP 2008 en IMRO 2008.

1.3 Digitalisering

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wro en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. In het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen dat een nieuw (bestemmings)plan in digitale vorm wordt vastgesteld. Dit moet gebeuren volgens de ro-standaarden voor de digitalisering (RO Standaarden en regels 2008). Ook moet van het plan een analoge versie worden vastgesteld. Het voorliggende bestemmingsplan is conform de ro-standaarden voor digitalisering opgesteld en zal na 1 januari 2010 zowel tijdens ter inzage legging van de procedure als bij het onherroepelijk worden digitaal beschikbaar zijn.

1.4 Het plangebied

Het plangebied betreft de provinciale weg de N446A gelegen tussen de N445 in het noorden en de Persant Snoepweg in het zuiden die beide haaks op de N446A lopen. Het plangebied is gelegen in de gemeente Leiderdorp, direct ten oosten van de kern Leiderdorp en op de grens met de gemeente Kaag en Braassem (gelegen ten westen van de weg). De N446A verbindt de N445 en de A4. De weg fungeert als noordoostelijke randweg voor de agglomeratie Leiden/Leiderdorp. Het traject is 1,9 km lang en bestaat uit een rechtstand tussen de rotonde met de N445 en de rotonde met de A4. De weg is aan de oostkant voorzien van een parallelweg. De parallelweg heeft op vier punten een ongeregelde aansluiting

op de hoofdweg. Er zijn verder geen bijzondere elementen aanwezig zoals verkeersregelin-
stallaties, bruggen, scherpe bochten, plateaus etc. De weg ligt buiten de bebouwde kom en
heeft een snelheidsregime van 80 km/u. De hoofdrijbaan is gesloten voor landbouwverkeer.
Aan de weg is het kwaliteitsniveau veiligheid als maatgevend toegekend.



Ligging tracé. Bron: Google Earth

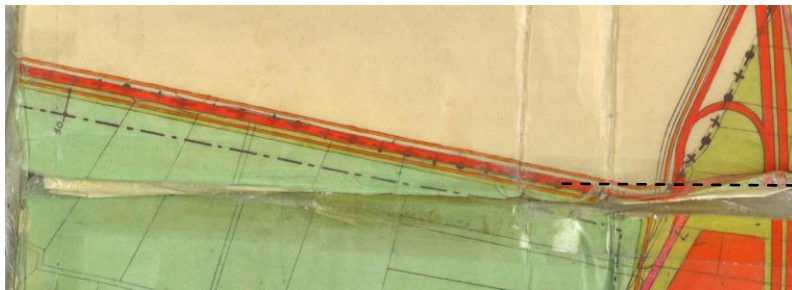
1.5 Vigerende regelingen

Momenteel geldt voor het zuidelijk deel het bestemmingsplan "Uitbreidingsplan in Hoofd-
zaak", zoals vastgesteld door de raad van Leiderdorp op 12 januari 1960. Voor het noorde-
lijk deel, grofweg vanaf de aansluiting op de N445 tot de hoogte met het begin van sport-
park De Bloemerd) geldt het bestemmingsplan "Leyhof" (vastgesteld 16 juli 2007,
onherroepelijk op 27 februari 2008). Op onderstaande uitsnede van laatstgenoemd be-
stemmingsplan is te zien dat niet alleen de N446A en de Hofdijklaan binnen de bestemming
"Verkeer" zijn gebracht, maar ook de bermen.

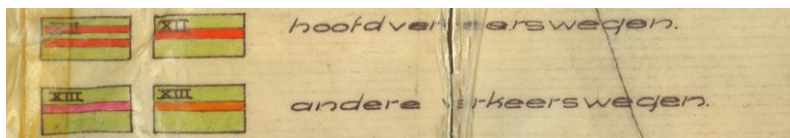
Geconcludeerd wordt daarom dat voor dit deel geen strijdigheid met het vigerend bestem-
mingsplan is. Voor het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak geldt op basis van de kaart een voor-
schriften de bestemming XII: hoofdverkeerswegen (met daarbij behorende berm). Het pro-
fiel dient daarbij op basis van de voorschriften te voldoen aan de in het bestemmingsplan
opgenomen dwarsprofiel (i.c. profiel 6), waarin een onderverdeling gemaakt wordt in onder
meer de rijweg, groen, water etc. De uitbreiding voldoet alleen al niet aan dit dwarsprofiel,
omdat de breedte van de rijweg maximaal 6,5 meter mag bedragen het plan gaat uit van
een verbreding van de hoofdrijweg naar 7,50 meter. Omdat het ruimtelijk gezien logisch is
de gehele N446A waar de werkzaamheden plaatsvinden in één nieuw bestemmingsplan te
vatten, is ook het gedeelte dat gelegen is in voldoet aan het bestemmingsplan Leyhof op-
genomen in het plangebied. Voorliggend bestemmingsplan vervangt dus twee bestem-
mingsplannen, voor zover betrekking hebbend op het plangebied.



*Uitsnede bestemmingsplan
Leyhof, gedeelte plangebied
(noordelijk deel)*



*Uitsnede bestemmingsplan
Uitbreidingsplan in Hoofdzaak,
gedeelte plangebied (zuidelijk
deel)*



1.6 Leeswijzer

Voorliggend bestemmingsplan bevat regels, een toelichting en een verbeelding. De toelichting is als volgt opgebouwd. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het plan zelf beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het plan behandeld met thema's als beleid, milieu, water, archeologie, ecologie, verkeer en parkeren en economische uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de wijze van bestemmen. Hierin worden de bepalingen in de regels uitgelegd. Tenslotte komt in het vijfde en laatste hoofdstuk de maatschappelijke haalbaarheid en de procedure aan de orde.

2 Het plan

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de omgeving waarin het plan wordt ingepast. Vervolgens wordt ingegaan op het plan zelf.

2.2 Beschrijving van plangebied en omgeving

De N446A ligt tegen Leiderdorp aan en vormt als het ware de grens tussen bebouwd en landelijk gebied. De weg ligt buiten de rode contour zoals vastgesteld door de provincie Zuid-Holland en heeft door het open beeld richting het oosten meer relatie met het landelijk gebied dan met de kern Leiderdorp (zie navolgende afbeelding). De weg loopt zoals aangegeven langs de noordostrand van Leiderdorp en grenst aan een uitgestrekt veenweidegebied in het oosten. Het veenweidegebied kenmerkt zich door een grote mate van openheid en langgerekte, smalle verkaveling begeleid door evenwijdig lopende afwateringssloten.

Aan de noordoostzijde van de N446A liggen verder het Ghoybos, enkel vrijstaande woningen en dus het weidegebied met agrarische bedrijven (melkvee- en rundhoudersbedrijven). Het Ghoybos is een populierenbos met een beperkte ondergroei. Aan de (zuid)westzijde van deze weg ligt sportpark de Bloemerd, een volkstuinencomplex en de nieuwbouwwijk Leyhof.

Het te verbreden traject ligt tussen twee rotondes. De noordelijke rotonde is de kruising met provinciale weg N445 en de zuidelijke rotonde is de kruising met de Persant Snoepweg / Verlengde Zuidzijderweg, nabij de A4.

Ruimtelijke omschrijving

De N446A is een geasfalteerde provinciale weg met één rijbaan heen en één rijbaan terug, zonder middenberm. Langs de weg liggen smalle grasbermen en kavelsloten. Aan de noordoostzijde is een parallelweg, de Hofdijklaan, gelegen. Tussen de Hofdijklaan en de N446A ligt een grasberm met een rij jonge essen en een lage ligusterhaag. De Hofdijklaan is een klinkerpad, dat ongeveer ter hoogte van kilometerpaal 0,9 overgaat in een fietspad. De N446A wordt begeleid door veel groen en populieren. De oostzijde van de weg wordt bepaald door populieren opstanden. De westzijde bestaat uit bomen (o.a. elzen, essen en lijsterbessen) en struiken welke een visuele scheiding vormen met het volkstuinencomplex.



N446A gezien in noordelijke richting

Functionele omschrijving

De verkeerswerking van de N446A is regionaal van schaal en heeft een functie gericht op de afwikkeling van verkeer vanuit (delen van) Leiderdorp, Leiden en Oegstgeest richting de Rijksweg A4 (via de N445). Als zodanig vervult de weg ook een functie als ontsluiting en bereikbaarheid van de genoemde kernen. De provinciale weg bestaat uit twee rijbanen (één rijbaan heen en één rijbaan terug) met aan beide zijden een grasbermen en kavelsloten. Aan de noordoostzijde is een parallelweg gelegen, de Hofdijklaan.

Deze parallelweg wordt doormiddel van vier opritten ontsloten op de provinciale weg N446A. De parallelweg de Hofdijklaan is vooral bedoeld voor lokaal verkeer (agrarisch verkeer en enkele burgerwoningen); tevens fungeert de weg als fietsroute in noord- zuidelijke richting (het lokale en regionale fietsverkeer kruist de Persant Snoepweg door middel van een tunnel ter hoogte van de rotonde N446A). De route loopt vanuit de open polders van het Groene Hart in het noorden en oosten richting het rivierengebied rondom de Rijn in het zuiden via het Ghoybos. Het plangebied wordt doorkruist door een bovengrondse 150 kV verbinding aanwezig van Tennet (Zoetermeer –Leiden).

2.3 Planbeschrijving

Het Definitief Ontwerp (DO), zoals opgesteld door de provincie, en de maatregelen die hierin worden voorgesteld, vindt zijn grondslag in een trajectstudie. Zoals aangegeven, is de N446A toe aan groot onderhoud. Het onderhoud van wegen is cyclisch ingebed in provinciale uitvoeringsprogramma's. In de trajectstudie wordt tevens geconstateerd dat enige jaren geleden het trajectdeel op het aspect verkeersveiligheid matig scoorde. De ongevallen vonden vooral plaats op de kruisingen met de A4 en de N445. Sinds enige jaren zijn beide kruisingen omgebouwd naar rotondes en is het ongevalsbeeld verbeterd. Na aanleg van de rotondes is het aantal ongevallen gedaald van gemiddeld 25 per jaar naar gemiddeld 6 per jaar over het traject N446A.

Een punt van aandacht blijft de aansluitingen van de parallelweg op de hoofdrijbaan. Dit zijn er nu vier en dit zou idealiter moeten worden teruggebracht naar drie die op of zo dicht mogelijk bij aansluiten bij een rotonde. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat de parallelweg wordt verbreed naar 4,5m want twee vrachtauto's kunnen elkaar nu niet passeren (huidige

breedte bedraagt 3,10m). Het huidige profiel van de weg is 1x2 waarbij de hoofdrijbaan een breedte heeft van 6,60m en de parallelweg 3,10m. Het traject heeft deels nog geen duurzame belijning. Deze breedte voldoet niet aan de 'normbreedte' zoals die gehanteerd wordt voor provinciale gebiedsontsluitingswegen en de inrichtingsprincipes van 'Duurzaam Veilig' die daarop van toepassing zijn; de normbreedte bedraagt voor dit type wegen namelijk 7,50 m.

Duurzaam Veilig is een op Rijksniveau geïnitieerd en door provincies en gemeenten gehanteerd beleidsprincipe dat gericht is op het voorkomen van verkeersongelukken. Belangrijkste onderdeel in dit beleid is de veilige inrichting van wegen, waarbij de functie van de weg bepalend is, de wegen herkenbaar en uniform zijn en er zo min mogelijk menging van verkeer met verschillende snelheden is. Maar ook educatie of maatregelen aan vervoermiddelen maken onderdeel uit van Duurzaam Veilig. Het CROW heeft richtlijnen opgesteld waaraan diverse type wegen zouden moeten voldoen om de wegen veiliger en uniformer te maken.

Om te voldoen aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig, de veiligheid van de weg te verbeteren wordt tegelijk met het groot onderhoud van de N446A een aantal fysieke maatregelen aan de weg verricht. Samengevat zijn deze onderhoudsmaatregelen en maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig als volgt:

De hoofdrijbaan van de N446A wordt van kilometerpaal 0.7 tot kilometerpaal 2.0 verbreed aan de zuidwestzijde. De weg wordt met ca 1 meter verbreed van 6.6 meter breed naar 7,5 meter breed. De N446A blijft een provinciale weg, waarvoor dezelfde maximum snelheid blijft gelden. Twee uitritten worden verwijderd. Het asfalt wordt overlaagd en er wordt EHK belijning aangebracht.

De ligusterhaag en de jonge essen tussen de N446A en de Hofdijkweg zullen gerooid worden. Na afronding van de werkzaamheden zullen er opnieuw bomen worden geplant. De parallelweg wordt van kilometerpaal 0,7 tot kilometerpaal 2.0 met 1 meter verbreed aan de zuidwestzijde. De parallelweg wordt van kilometerpaal 0,7 tot kilometerpaal 0,8 met ca. 1,5 a 2 meter omgelegd naar de noordoostzijde.

In de bijlage is een overzichtstekening opgenomen van de bestaande situatie en de nieuwe situatie, inclusief maatregelen en kilometerpalen¹.

Relatie met ontwikkeling 'Bospoort'

De N446A heeft een functionele relatie met de ontwikkelingsvisie voor een deelplangebied binnen het zogenoemde 'W4 project', namelijk het deelgebied 'Bospoort'. Het deelplangebied grenst aan de N446A (zie onderstaande afbeelding). Op de beleidsmatige achtergronden van het W4 project wordt verder ingegaan in hoofdstuk 3. Het W4-project omvat kort samengevat de verbeterde inpassing van de verbreding van de A4 ter hoogte van Leiden, Zoeterwoude en Leiderdorp. Het W4-project zorgt voor een kwaliteitsimpuls voor de omgeving van de A4, waarbij de ontwikkeling van (delen van de) gronden een financiële bijdrage leveren aan de verbeterde inpassing van de verbrede A4.

¹ Bestaande en nieuwe situatie N446 A, blad 1 en 2, Iv-Infra, Inpa 090328

Het deelplangebied Bospoort is een locatie binnen het W4-gebied waar de Persant Snoepweg, de Provinciale weg N446A en de A4 samen komen. De komende jaren komt hier ongeveer 4 tot 5 hectare ruimte vrij voor nieuwe bedrijvigheid. De gemeente Leiderdorp en de partners in de regio zijn van mening dat Bospoort vooral geschikt is voor functies met een (boven)regionale uitstraling.

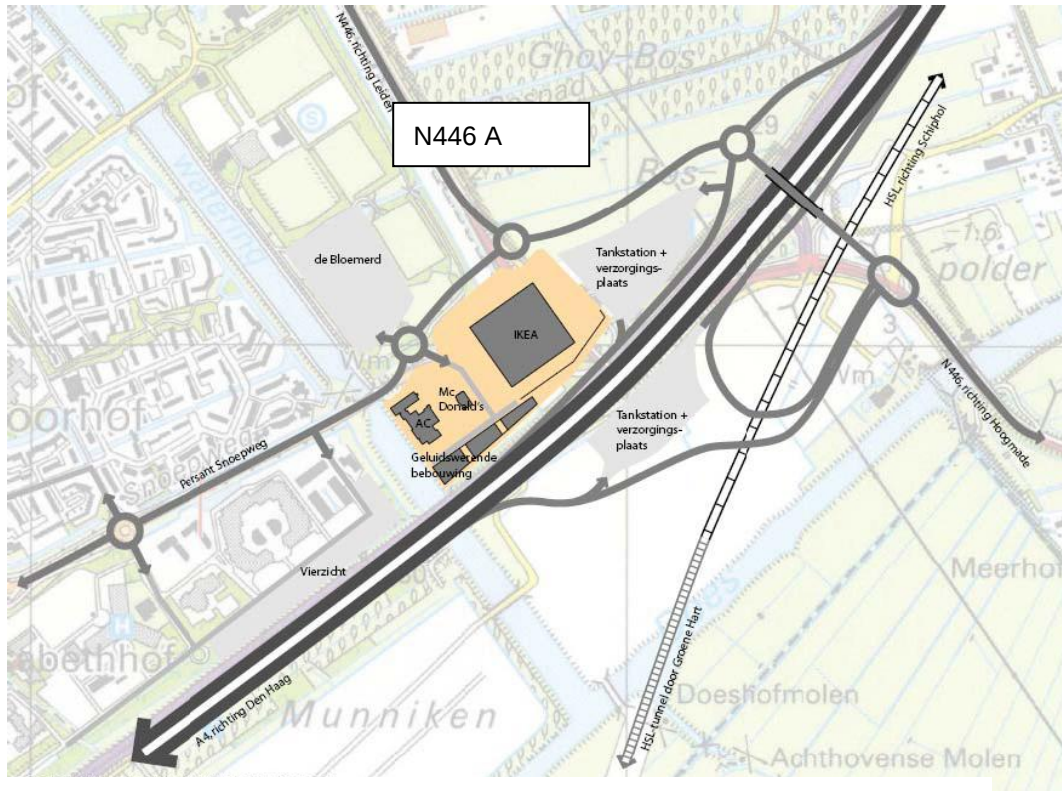
De gemeente Leiderdorp constateert in het bestemmingsplan 'Bospoort' (vastgesteld 9 maart 2009) dat Bospoort ruimtelijk en functioneel een bijzondere positie heeft tussen het stedelijk gebied gelegen ten zuiden van de Dwarswatering, en het meer landelijke gebied ten noorden daarvan. De locatie is ruimtelijk 'ingesnoerd' door de lokale, provinciale en rijksinfrastructuur. In de jaren tachtig heeft zich hier aanvullend op het AC-restaurant het AC-hotel (inmiddels Tulip Inn) gehuisvest, gevolgd door McDonald's, met een McDrive voorziening.

Eind jaren negentig heeft een pannenkoekenboerderij hier een plek gevonden. Kenmerkend voor de huidige situatie van de locatie Bospoort is de rommelige uitstraling. De drie aanwezige gebouwen (AC, McDonald's en de Pannenkoekenboerderij) tonen weinig samenhang en ook de openbare ruimte is een aaneenschakeling van toevalligheden. Het gebied wordt ontsloten vanaf een toegang vanaf de hoger gelegen Persant Snoepweg die vrijwel direct toegang geeft tot een grote parkeerplaats van AC. De ontsluiting van het gebied is onoverzichtelijk, middels borden wordt de automobilist naar zijn bestemming geleid. Tussen de gebruikte terreindelen liggen ook stukken braak. De noord en de oostgrens van de locatie worden gedomineerd door de rijksweg A4 en de inmiddels gerealiseerde verzorgingsplaatsen met het Shell en Total tankstation.

Gelet op beleid (hoofdstuk 3) en de karakteristiek van Bospoort wordt in de komst van een IKEA voorzien. De komst van de IKEA zal extra verkeer zal genereren. Dit extra verkeer is met name georiënteerd richting de rotonde N446A – Persant Snoepweg. Om het verkeer te kunnen blijven afwikkelen is een bypass op de rotonde N446A – Persant Snoepweg wenselijk. Deze bypass haalt de verkeerstromen komende vanaf de rijksweg richting het noorden uit conflicterende richtingen. Door deze maatregel kan het verkeer op deze rotonde (blijvend) goed worden verwerkt.

De komst van de IKEA maakt de realisatie van de bypass enkel eerder noodzakelijk, aangezien tevens geconstateerd is dat de N446A: *als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer, de rotonde van de provinciale weg N446A na 2015 zijn maximale capaciteit bereikt*. De aanleg van de bypass vanaf de A4 naar de N446A zal in overleg met de Provincie worden uitgevoerd. Hier zijn inmiddels afspraken over gemaakt. De bypass zal binnen de planperiode van 10 jaar worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan 'Bospoort' is het planologisch- juridisch instrument waarin de ontwikkeling van de IKEA en de bypass bij de rotonde richting N446A mogelijk worden gemaakt.

Onderhavig bestemmingsplan ziet slechts toe op het deel *vanaf* de rotonde tot aan de N445. Hoewel de N446A zoals hierboven geschetst een rol vervult in de visie Bospoort (nl. afwikkeling verkeer) is de aanleiding en onderbouwing van dit bestemmingsplan een geheel andere, namelijk om groot onderhoud te plegen en de weg Duurzaam Veilig te maken (zie paragraaf 2.3). De voorgenomen maatregelen op dit gebied zijn ingebed in Rijks- en provinciaal beleid (zie hoofdstuk 3) en worden los gezien van de locatiespecifieke ontwikkeling rondom de Bospoort.



Ontwikkelingsvisie Bospoort. Bron: bestemmingsplan Bospoort

Relatie met het bospad

Hoewel niet direct relevant voor dit bestemmingsplan, wordt kort ingegaan op de situatie op en rondom het aangrenzende Bospad. De huidige situatie is daar namelijk niet optimaal, zoals door diversie insprekers is aangegeven. De volgende maatregelen zijn voorzien.

1. Het bospad wordt opnieuw geasfalteerd op de huidige breedte en van meer uitwijkhavens voorzien. Daarnaast zal het bospad worden verlicht;
2. Het ontsluitingsverkeer van de Zuidzijdeweg wordt gedurende 1,5 a 2 jaar omgeleid via het bospad;
3. Daarna wordt er een nieuwe ontsluiting voor het verkeer van de Zuidzijdeweg gemaakt in combinatie met de ontsluiting voor de pannenkoekenboerderij. Dit is dan tevens de ontsluiting van Pauw Kraan. Het bospad wordt tegen die tijd afgesloten voor verkeer vanuit deze zijde;
4. Het bospad vanuit de Hofdijklaan krijgt een aansluiting op de parkeerplaats van de pannenkoekenboerderij voor het langzaam verkeer van de Hofdijklaan. Daarbij zal de doorsteek op dat moment tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan nabij het bospad van de N446a worden afgesloten.

3 Uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante beleidskaders. Achtereenvolgens komen rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid aan de orde.

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de haalbaarheid van het wijzigingsplan voor wat betreft de milieuaspecten, water, archeologie, ecologie, verkeer en parkeren. Allereerst wordt echter kort ingegaan op het voor onderhavig wijzigingsplan relevante planologische beleidskader.

3.2 Beleid

3.2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

- 1 Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;

- Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
- 2 Bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarweg;
 - Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3 Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

In de structuurvisie worden daartoe het land opgedeeld in verschillende regio's (MIRT² – regio's) waaraan gebiedsgerichte agenda's van Rijk en regio, gekoppeld aan het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport worden gekoppeld, waarin een gedeeld beeld van de samenhang tussen de verschillende opgaven in het betreffende ruimtelijk domein wordt geschetst. Zo kunnen ruimtelijke investeringen van Rijk en regio goed op elkaar worden afgestemd en geoptimaliseerd.

Dit plangebied is gelegen in de de MIRT-regio Zuidvleugel welke de provincie Zuid-Holland, het Groene Hart en (een deel van) de Zuidwestelijke Delta omvat. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de regio (Den Haag internationale stad, de stad/mainport Rotterdam en de Greenport Westland-Oostland) door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de bereikbaarheid (weg, spoor, vaarweg), het

² Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

- oppakken van het nationale programma Rotterdam Zuid en het opstellen van de structuurvisies Nieuwe Westelijke Oeververbinding en Haaglanden;
- Vernieuwen en versterken van de mainport Rotterdam door het ontwikkelen van een efficiënt multimodaal logistiek netwerk in samenhang met de andere Nederlandse zeehavens, de haven van Antwerpen en achterlandknopen in lijn met de afspraken die hierover in het kader van de MIRT Verkenning Antwerpen-Rotterdam zijn gemaakt;
 - Het borgen van de waterveiligheid en -kwaliteit, zoetwatervoorziening en ontwikkeling van een maatregelenpakket droogte/verziltting (Hoogwaterbeschermingsprogramma en Deltaprogramma met o.a. het deelprogramma zoetwater, Rijnmond-Drechtsteden, Zuidwestelijke Delta en Kust);
 - Het aanwijzen van leidingstroken voor (toekomstige) buisleidingen van nationaal belang voor de Rotterdamse Haven;
 - Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV);
 - Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (waaronder de Biesbosch en de Nieuwkoopse plassen).

Daarnaast kent de regio belangrijke cultuurhistorische waarden (de Limes). Het plangebied grenst aan het Groene Hart welke tevens is begrensd ten behoeve van EHS.

Onderdeel van het beleid is dat de Nationale Landschappen komen te vervallen. Het beleid voor het Groene Hart ligt gelet op bovenstaande echter vast via verschillende (beleids) documenten; dit geldt tevens voor de nationale Landschappen aangezien deze op provinciaal niveau verankerd zijn in de structuurvisie van de provincie Zuid – Holland en de provinciale verordening. Beoordeling van de nationale belangen zoals benoemd in de SVIR, levert geen strijdigheden op met de nationale belangen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken uit de Nota Ruimte en is op 30 december 2011 in werking getreden. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden.

Het betreft de volgende onderdelen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie, en
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen overigens pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen. Dit deel van het besluit is momenteel alleen nog in ontwerp gereed.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte; deze zal in het eerste kwartaal van 2012 worden vastgesteld. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Gezien de ligging van het plangebied, is een aantal onderwerpen van het rijksbeleid niet van toepassing. De relevante onderwerpen worden hieronder nader uiteengezet.

Het Groene Hart is een Nationaal Landschap dat begrensd is door het Rijk, d.m.v. een Planologische Kern Beslissing (PKB). De grens van het Groene Hart loopt direct ten oosten van het plangebied. In het Groene Hart zijn ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk, zolang de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt. Dit is het 'ja, mits'-principe.

Het plangebied grenst direct aan het Nationale Landschap "Het Groene Hart", maar ligt er niet in. De uitbreiding vindt plaats in de richting van de kern Leiderdorp en 'snoept' dus niet het groen van het Groene Hart af ten behoeve van verkeer.

Ecologische hoofdstructuur

Om de biodiversiteit in Nederland te beschermen, in stand te houden en verder te ontwikkelen heeft het rijk de ecologische hoofdstructuur (EHS) aangewezen. De provincie is verantwoordelijk voor de aanwijzing en begrenzing in een verordening van de gebieden die de ecologische hoofdstructuur vormen. De provincie kan de grens van de EHS alleen wijzigen om ecologische redenen (als het de EHS ten goede komt), als ruimtelijke ontwikkelingen compensatie door grenswijziging nodig maken of als toepassing van de saldobenadering tot grenswijziging leidt. Ook kleinschalige ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn voor een grensaanpassing. De provincie moet in een verordening regels stellen aan bestemmingsplannen in de EHS. Voor de EHS geldt het 'nee, tenzij'-principe: nieuwe activiteiten die de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten zijn verboden, tenzij sprake is van groot openbaar belang, er geen andere mogelijkheden voor realisatie zijn en de negatieve gevolgen worden beperkt en gecompenseerd.

Ook moet de verordening er voor zorgen dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening is gehouden met de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden. De verordening moet, conform de Spelregels EHS, een regeling over compensatie bevatten die er tenminste voor moet zorgen dat er geen netto verlies aan oppervlakte, samenhang of kwaliteit van de ecologische hoofdstructuur optreedt en dat compensatie op de juiste wijze plaatsvindt.

Het plangebied ligt nabij gronden die zijn aangewezen voor EHS, de gevolgen van de ingreep op de doelstellingen ten aanzien van de EHS zijn nader onderzocht (zie verder paragraaf 3.3.9).

Voorloper Groene Hart (2004)

De Voorloper leidt tot een tussen de provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland optimaal afgestemde sturing van de belangrijkste beleidsonderwerpen voor het Groene Hart. De Voorloper dient als belangrijke bouwsteen voor de provinciale structuurvisies. De Voorloper is tweeledig. Hij bestaat uit een visie 2020 met een doorkijk 2040 en uit de voorgenoemen sturing van enkele majeure onderwerpen. De majeure onderwerpen vormen het kader voor het beleid van het Groene Hart. Hierdoor blijft er voor de provincies ruimte om aan bepaalde aspecten van het beleid een eigen invulling te geven.

In de Voorloper wordt allereerst de visie 2040 naar voren gebracht. De visie gaat uit van beleving en robuustheid en richt zich op de volgende aspecten:

- duurzaam waterbeheer;
- een sterke landbouw;
- mooi natuur met veel biodiversiteit;
- aantrekkelijk recreatie uitloopgebied voor de Randstedeling;
- een goed woon- en leefklimaat;
- een goed werk- en ondernemingsklimaat;

Uiteindelijk zal hierdoor een duurzame en concurrerende topregio ontstaan.

Vervolgens wordt in de Voorloper de stap van visie naar (ruimtelijk) beleid gemaakt en worden de kernkwaliteiten van het Groene Hart benoemt. In de stap naar ruimtelijk beleid worden drie hoofdvragen opgesteld met daarbinnen opgaven die door de sectoren samenhangend opgepakt moeten worden:

Het Groene Hart als Nationaal Landschap;

- Behoud en ontwikkeling van landschappelijke kernkwaliteiten.

Groenblauwe structuren in het Groene Hart;

- Duurzaam watersysteem;
- Toekomst van de landbouw;
- Natuurontwikkeling;
- Recreatieve routestructuren.

De (be)leefbaarheid van het Groene Hart

- Wonen en werken;
- Relatie stad-land en recreatie;
- Cultuurhistorie.

Voor het plangebied is vooral de (be)leefbaarheid van het Groene Hart van belang, onderdeel relatie stad- land en recreatie. De geformuleerde doelstellingen voor relatie stad-land en recreatie zijn “Versterken van de recreatief-toeristische aantrekkelijkheid van het Groene Hart” en “Het verbeteren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen en van het hele Groene Hart vanuit de steden”. Het plan beantwoordt, door de verbeteringen op het gebied van veiligheid aan deze doelstellingen.

Voor het onderdeel cultuurhistorie zijn de opgaven voor de provincies om het behoud van cultuurhistorisch waardevolle structuren, complexen, ensembles en elementen te bevorderen. Tevens dient te worden bevorderd dat de cultuurhistorie kan worden beleefd en bijdraagt aan de recreatief-toeristische kwaliteit van het Groene Hart. Het voorliggende bestemmingsplan schaaft niet de cultuurhistorische waardevolle onderdelen van Leiderdorp / het Groene Hart.

Ontwikkelingsprogramma voor het Groene Hart

Het ontwikkelingsprogramma is in samenwerking met de provincie Noord- Holland en Utrecht tot stand gebracht. Doel is samen met andere partijen een landschappelijk mooi, ecologisch waardevol en economisch vitaal Groene Hart te ontwikkelen, waar het voor inwoners en recreanten goed toeven is. Als specifieke opgaven worden genoemd:

- duurzaam behoud van de kwaliteiten van de veenweidegebieden;
- een goede samenhang met de ontwikkeling van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Natte As;
- behoud en versterking van de economische vitaliteit van het gebied;
- benutten van de kansen die het water biedt;
- benutten van de functiecombinaties met wateropgaven;
- integratie en snelle uitvoering van de lopende strategische Groene Hart-projecten.

Meer dan nu zal het watersysteem bepalend zijn voor het grondgebruik. Voor het ontwikkelingsperspectief van het Groene Hart wordt gestreefd naar een nieuwe kwaliteitszonering. Deze is gebaseerd op een landschappelijke zonering waarin de verschillen in bodem en water tot uitdrukking komen. Daarover heen is een gebruikszonering aangebracht, die is samengesteld uit de kansen voor wonen en werken. Het plangebied grenst aan de landschappelijke zonering in het laaggelegen veengebied met sterke bodemdaling.

Het ontwikkelingsperspectief voor dit type landschap is:

- waterrijk veenlandschap met half-open karakter;
- water, moeras en nat grasland;
- vernatting: geen verdere peilverlaging, dynamisch peilbeheer;
- beheerslandbouw, recreatie, toerisme, hergebruik vrijkomende bebouwing.

Water

Voor wat betreft het Rijksbeleid ten aanzien van water, wordt verwezen naar de waterparagraaf 3.3.7 van deze toelichting.

Duurzaam veilig / Nota Mobiliteit (2006)

Op 15 december 1997 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen hun handtekening gezet onder het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig.

Met Duurzaam Veilig wordt beoogd een verkeerssysteem te realiseren dat tot weinig ongevallen leidt, waarin de mens met al zijn beperkingen centraal staat. De maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid van het systeem worden vooral gericht op die elementen die wél duurzaam in de goede richting kunnen worden beïnvloed, namelijk de weg en het voertuig. Voor de uitvoering van Duurzaam Veilig is gekozen voor een aanpak in twee fasen. De eerste fase van Duurzaam Veilig liep van 1997 tot en met 2001. Deze fase is inmiddels achter de rug. Een belangrijke maatregel die in deze fase genomen is, is het categoriseren (volgens het handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis) van het wegennet. Binnen een duurzaam veilig verkeerssysteem mogen ontmoetingen met grote snelheids- en richtings- en massaverschillen namelijk niet voorkomen. Bovendien moet de herkenbaarheid van de Duurzaam Veilig-wegcategorieën worden vergroot.

Er zijn drie hoofdcategorieën van wegen met verschillende functies:

1. stroomwegen: wegen van (inter)nationaal belang;

2. gebiedsontsluitingswegen: wegen in de regio met een bovenlokaal belang. Ze verbinden belangrijke kernen binnen de regio met elkaar en ontsluiten de regio op het stroomwegennet;
3. erftoegangswegen: alle overige wegen.

De functie van een weg is bepalend voor de manier waarop de weg (in de toekomst) moet zijn ingericht om te zorgen voor een optimaal verloop van de verkeersstromen en een zo veilig mogelijk functioneren.

De tweede fase van Duurzaam Veilig, die medio 2003 omgedoopt is in Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2 (DDV2), wordt volledig geïntegreerd in het regionale verkeers- en vervoersbeleid. De provincie dient voor het bereiken van de landelijke doelstellingen een Duurzaam Veilig maatregelpakket in haar regio te bepalen. Deze nationale reductiedoelstelling zijn in de **Nota Mobiliteit (2006)** opgenomen en luidt:

- In 2010 mogen er nog maximaal 900 verkeersdoden zijn (dit is een daling van 15% t.o.v. 2002);
- In 2010 mogen er nog maar 17.000 ziekenhuisgewonden zijn (dit is een daling van 7,5% t.o.v. 2002).

Na 2010, tien jaar later, in 2020, mogen er niet meer dan 640 doden en 13.500 ziekenhuisgewonden vallen: een daling van respectievelijk 40% en 30% ten opzichte van 2002. Op het gebied van regionaal verkeer en vervoer zijn de volgende zaken van belang. Allereerst zijn er middelen nodig voor de Brede Doeluitkering (BDU). Hiermee worden decentrale overheden vanaf 2005 in staat gesteld decentrale infrastructuurmaatregelen, Duurzaam Veilig-maatregelen en OV-exploitatie te financieren. De Nota Mobiliteit gaat uit van een jaarlijkse reële groei van de BDU met 2,1% om de vervoersgroei op regionaal en lokaal niveau op te kunnen vangen.

De N446A is een gebiedsontsluitingsweg. Door het CROW is het “Handboek wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom; Gebiedsontsluitingswegen” (CROW publicatie 164c) opgesteld.

Belangrijke punten bij het wegontwerp zijn:

1. Wegcategorie: een herkenbaar en continu wegbeeld en voorspelbare verkeerssituaties verlichten de rijtaak van de weggebruiker;
2. Snelheid: de snelheid is maatgevend voor de vormgeving van de weg en de ontwerpelementen, zodat bestuurders van voertuigen, indien niet gehinderd door overig verkeer, bij die snelheid veilig en comfortabel kunnen rijden. Daarnaast moet natuurlijk rekening gehouden worden met de kwaliteit van de verkeersafhandeling;
3. Wegbeeld: de kwaliteit van de visuele informatie (wegbeeld) heeft een directe invloed op de veiligheid en de doorstroming van het verkeer;
4. Kruispunten en aansluitingen: plaatsen waar wegen elkaar ontmoeten moeten veilig worden ingericht.

Conclusie Rijksbeleid

Het plangebied valt buiten stedelijk gebied maar grenst daar wel aan. Het gebied maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur of een Nationaal landschap en voldoet aan de beleidsvoornemens van het Rijk ten aanzien van infrastructuur. De zo kenmerkende openheid van het aangrenzende veenweidegebied, tevens Groene Hart, wordt niet aange-

tast als gevolg van de reconstructie en beplanting. Het rijksbeleid vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

3.2.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie en verordening (2010)

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie vastgesteld. De provincie heeft ervoor gekozen één integrale ruimtelijke structuurvisie voor haar hele grondgebied op te stellen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht de provincie een structuurvisie te maken, die de hoofdlijnen van ruimtelijke ontwikkeling weergeeft en de provinciale belangen vermeldt. Deze belangen vormen de provinciale inzet in de ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Holland voor de komende tien jaar.

De Provinciale Structuurvisie bevat de ambities van provinciaal belang voor de periode tot 2020 met een doorkijk naar 2040. De kern van de Provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil de provincie bereiken door middel van realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten. Aangezien dit plan een bijdrage levert aan een goede en vooral veilige bereikbaarheid, is het plan in overeenstemming met de provinciale structuurvisie.

De verordening geeft de provinciale voorwaarden aan ontwikkelingen, met name wat betreft ontwikkelingen (nieuwe stedelijke functies) buiten die contour. Het plangebied buiten de rode contour. Het betreft hier echter een bestaande stedelijke functie, waar de verordening weliswaar nadere regels over stelt, maar niet over de specifieke stedelijke functie infrastructuur. Derhalve is het plan in overeenstemming met de verordening.

Water

Voor wat betreft het provinciale beleid ten aanzien van water, wordt verwezen naar de waterparagraaf 3.3.7 van deze toelichting.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 – 2020 'Beheerst groeien' (2002)

De provincie streeft naar een veiliger verkeers- en vervoersysteem. Hiervoor moeten de gestelde doelstellingen gerealiseerd worden. Om de doelstelling te behalen zet de provincie een breed scala aan middelen in. Het meeste effect wordt verwacht van de verdere implementatie van de Verkeersveiligheid principes van Duurzaam Veilig. Omdat verkeersveiligheid het resultaat is van verschillende elementen is een integrale aanpak voorwaarde voor een succesvol beleid. Een integrale aanpak richt zich volgens de provincie op de mens, het voertuig en de weg. Er wordt voor gezorgd dat infrastructurele maatregelen, activiteiten gericht op weggebruikers en mogelijke aanpassingen aan voertuigen zo op elkaar zijn afgestemd dat verkeersdeelnemers geen onveilig gedrag meer zullen (kunnen en willen) vertonen. En, als er desondanks toch een onveilige situatie ontstaat moet er voor gezorgd worden dat de gevolgen beperkt blijven. Om richting te geven aan het verkeersveiligheidsbeleid kiest de provincie een viertal speerpunten, namelijk: infrastructuur, gedragsbeïnvloeding, van wegbeheer naar verkeersbeheer (= regievoering) en gebiedsgericht werken.

Coalitie akkoord 'Duurzaam denken, dynamisch doen' 2007-2011 (2007)

Het optimaliseren van de infrastructuur is een van de doelstellingen in het coalitie akkoord van GS, vastgesteld in 2007. Een concrete maatregel die GS noemen om deze doelstelling te bereiken is het een hogere verkeersveiligheid te realiseren door substantiële vermindering van dodelijke slachtoffers en alle provinciale wegen te laten voldoen aan de eisen van het concept 'duurzaam veilig'.

De coalitie heeft in het coalitieakkoord verder onder meer de volgende doelen en acties vastgelegd:

- Het goed en duurzaam inrichten en onderhouden van de provinciale wegen;
- Daarnaast staat genoemd dat het aantal doden en ziekenhuisgewonden op de provinciale wegen een belangrijke graadmeter is voor de verkeersveiligheid. Daarbij zijn de prestatie-indicatoren benoemd voor:
 - Het aantal doden op provinciale wegen in Zuid-Holland;
 - Het aantal ziekenhuisgewonden op provinciale wegen in Zuid-Holland.

Meerjarenplan 2008 - 2011 'Verkeersveiligheid is verbinden' (2008)

Het Meerjarenplan geeft concrete invulling aan de doorvertaling vanuit de Rijksnota Mobiliteit (zie paragraaf 3.2.1), het provinciaal verkeer- en vervoersplan en de ambities, doelen en acties op gebied van verkeersveiligheid vanuit het coalitieakkoord naar uitvoering. Hierbij staan de beide rollen van de Provincie Zuid-Holland, namelijk de rol van wegbeheerder en regievoerder, centraal. De vertaling vindt plaats door onder meer door een beschrijving te geven van de rollen en organisaties van diverse spelers en instrumenten zoals de subsidiegelden voor het Duurzaam Veilig maken van wegen en subsidie voor gedragsbeïnvloeding.

Beheerplan wegen 2008-2010 (2008)

Een beheerplan is een plan op tactisch niveau dat de vertaalslag maakt van beleid naar operationeel beheer en als zodanig (net als het Meerjarenplan) een uitwerking van het provinciaal vervoersplan. Het maakt het beheer inzichtelijk en levert aanknopingspunten voor het voeren van integraal beheer. Het signaleert trends en ontwikkelingen op het gebied van beheer en geeft knelpunten aan.

Doelstelling is uiterlijk in 2014 voldoen alle wegen, die in het beheer zijn van de provincie Zuid-Holland, minimaal aan het basiskwaliteitsniveau. Hiervan is sprake indien al het achterstallig onderhoud op de verhardingen is weggewerkt. Bij het integrale onderhoud van wegen is het verhardingsprogramma leidend. Hierbij wordt uitgegaan van een levensduur voor een deklaag van twaalf jaar en elke zes jaar een mogelijkheid voor integraal groot onderhoud.

Tevens wordt ingegaan op het toepassen van Duurzaam Veilig maatregelen. Omdat de planhorizon van DV ongeveer 30 jaar bedraagt - en vanwege geld en inpassingsproblemen - wordt in eerste instantie gestreefd naar uitvoering van de richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur (CROWpublicatie 203). Dat document is opgesteld om tot een landelijk uniforme inrichting van het Nederlandse wegennet te komen. Hierin zijn de voor de herkenbaarheid van de duurzaam veilige wegcategorieën minimaal benodigde kenmerken beschreven (*minimale variant*). Zo ook dus voor de gebiedsontsluitingswegen van de provincie, hetgeen de N446A is. De inrichtingsaspecten die gehanteerd worden in het kader van "Duurzaam Veilig" worden in het Beheerplan geconcretiseerd. Onder meer wordt aangegeven hoe breed een weg in principe moet zijn, welke markeringen en belijning moet worden gebruikt, etcetera.

Masterplan W4 (2001)

Het Masterplan W4 beschrijft het W4-project, waarin de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude, de provincie Zuid – Holland en het Rijk (Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM), de inpassing van de verbreding van de A4 gezamenlijk verbeteren. Het Masterplan W4 bevat de ruimtelijke, infrastructurele, financiële en organisatorische kaders waarbinnen het W4-project haalbaar is.

Conclusie provinciaal beleid

Het plan is niet in strijd met provinciaal beleid. Het provinciale beleid t.a.v. verkeer en infrastructuur wordt via diverse beleidsdocumenten en het coalitie-akkoord doorvertaald naar uitvoeringsniveau. Het DO, welke is vertaald in dit bestemmingsplan, is de uiteindelijke resultante van het beleid en geeft uitvoering aan het beleid op twee aspecten:

1. De weg wordt voorzien van groot onderhoud;
2. De weg wordt gereconstrueerd aan de hand van de inrichtingsprincipes van 'Duurzaam Veilig' en daarmee veiliger gemaakt.

3.2.3 Regionaal beleid

Het regionaal Economisch Beleidsplan voor de Leidse regio (2001)

Dit plan geeft een beeld van de gewenste regionale economische ontwikkeling. De ontwikkeling van de A4-zone wordt van groot belang geacht, aangezien zij ruimte biedt aan nieuwe bedrijvigheid in de regio. Door de strategische ligging worden kansen gezien voor vestiging van ondermeer (inter)nationale bedrijven met kennisintensieve dienstverlening. Het plan vraagt ook aandacht voor het stads- en plattelandstoerisme in de regio. Het Meubelplein heeft potenties zich verder te ontwikkelen. Ook een verdere horeca- en hotelontwikkeling wordt van belang geacht.

Regionaal Milieubeleidsplan (2003)

Voor de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Warmond en Zoeterwoude, is een regionaal milieubeleidsplan vastgesteld. In het beleidsplan wordt het uitgangspunt gehanteerd dat water, natuur, groen, energie en openbaar vervoer sturende elementen zijn bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen. De landschappelijke onderlegger, inclusief bodemtypologie, het watersysteem, en natuur – en landschappelijke waarden vormen het hoofduitgangspunt voor de inrichting van de ruimte. Zo wordt er niet gebouwd in waardevolle gebieden zoals de ecologische structuur en juist wel op locaties waar veel mensen gebruik kunnen maken van openbaar vervoer, herstructureren van woonwerkgebieden heeft voorrang op uitbreiden, waar mogelijk worden intensief- en meervoudig ruimtegebruik sterk bevorderd.

Conclusie regionaal beleid

Gesteld kan worden dat het plan in overeenstemming is met het regionaal beleid.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie Leiderdorp 2015 en Visiedocument Onderwijs in beweging

Voor Leiderdorp is een toekomstvisie opgesteld welke is vastgesteld door de raad d.d. 3 september 2001. Hiermee is een raamwerk voor de toekomst van Leiderdorp tot stand gekomen. Dat raamwerk dient verder ingevuld en uitgewerkt te worden in de vorm van meerjarenontwikkelingsprogramma's. Doelstellingen van de toekomstvisie zijn:

- het creëren van een echte gemeenschap met een eigen identiteit;

- het versterken van het woon- en leefklimaat;
- een intensieve samenwerking met de regiogemeenten;
- van de gemeente een klantgerichte organisatie maken waarin participatie van en communicatie met burgers moet leiden tot nieuw beleid.

Deze doelstellingen zijn in de toekomstvisie uitgewerkt in zeven ambities, welke zijn vertaald in een negental speerpunten voor de komende jaren. Ingezet wordt onder meer op regionale samenwerking met het oog op het in goede banen leiden van verkeersstromen. Met het realiseren van een randweg rondom Leiderdorp wordt de bereikbaarheid van de wijken vanaf die weg sterk verbeterd en wordt sluipverkeer over andere verkeersverbindingen (zoals bijvoorbeeld de Engeldaal) in hoge mate terug- gedrongen. Dit komt tegemoet aan de wens van veel inwoners, namelijk: het terugdringen van verkeersoverlast en het vergroten van de verkeersveiligheid in de verschillende wijken.

Het initiatief van de provincie ligt in lijn met deze ambitie.

Milieubeleidsplan 2003-2010 & Milieuagenda 2007- 2010

Het algemene kader voor het milieubeleid van de gemeente Leiderdorp is vastgelegd in het Milieubeleidsplan en de Milieuagenda en is opgesteld door de Milieudienst West –Holland. Het beleid kent een directe relatie met de ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld met betrekking tot de doelstellingen voor duurzame inrichting, voor duurzame (steden-) bouw, alsook voor het klimaat. Voor dit plan zijn relevant:

Duurzame stedelijke ontwikkeling

De gemeente Leiderdorp vindt het duurzaam ontwikkelen van het stedelijke gebied belangrijk. Leiderdorp streeft er naar bij elke ruimtelijke ontwikkeling de schade aan het milieu en de menselijke gezondheid 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. Voor dit plan worden de diverse milieu- aspecten vanaf paragraaf 3.3 besproken. Hieruit blijkt dat geen schade is aan milieu en menselijke gezondheid.

DuBoPlus-Richtlijn

De gemeente Leiderdorp hanteert als uitgangspunt bij bouwprojecten (woningbouw, utiliteitsbouw en de grond-, weg- en waterbouw voor zowel nieuwbouw als renovatie) de Regionale DuBoPlus Richtlijn 2008 als duurzaam bouwen-maatlat. De nagestreefde kwaliteit en duurzaamheid van het project dienen op basis van een overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar geborgd te worden. Voor de woning- en utiliteitsbouw worden de duurzame prestaties berekend met het instrument de GPR-Gebouw en de resultaten gepresenteerd in een schoolcijfer (1 -10). Een 7 is de regionale norm.

Voor de grond-, weg- en waterbouw geldt een maatregelenchecklist met vaste- (altijd doen) en keuzemaatregelen. Aan de hand van deze maatregelenchecklist wordt de projectambitie samengesteld, geconcretiseerd en getoetst. In algemene zin gelden drie doelen.

1. Voorkom onnodig gebruik van energie, water, materialen en het produceren van afval;
2. Gebruik duurzame/ hernieuwbare bronnen zoals zon, wind, regen en hergebruik afval;
3. Gebruik de niet-duurzame bronnen verstandig en verwerk afval verstandig.

Daarbij worden de vaste maatregelen uit het Nationaal pakket Duurzaam Bouwen toegepast. Specifiek voor wegbouw geldt dat een zodanig overige variabele maatregelen worden gekozen dat het saldo van meer- en minderwerk minimaal 1% bedraagt van de stichtingskosten.

Deze drie doelen worden door de gemeente getoetst op het moment dat de omgevingsvergunning wordt aangevraagd.

Klimaatprogramma

In 2008 heeft de gemeente Leiderdorp in samenwerking met de Milieudienst het Plan van aanpak regionaal Klimaatprogramma 2008-2012 Holland Rijnland en Rijnstreek vastgesteld. Voor het Klimaatprogramma Holland Rijnland en Rijnstreek wordt de klimaatambitie van het kabinet als uitgangspunt genomen. In de CO₂-kansenkaart is berekend, dat de kabinetsambitie een concrete CO₂-reductiedoelstelling van 600 kiloton in 2030 voor deze regio betekent. Dit klimaatbeleid is breed opgezet en bestrijkt onder meer de volgende doelgroepen: 'Woningen'; 'Bedrijven'; 'Duurzame energieproductie'; 'Bouwers en projectontwikkelaars' en 'Mobiliteit'.

Dit programma kent onder meer een relatie met ruimtelijke ordening, doordat bij ontwikkelingen vanaf 50 woningen de kansen voor CO₂-reductie in aanmerking genomen dienen te worden en vanaf 200 woningen een energievisie ontwikkeld dient te worden. Doel hierbij is om te komen tot 18 -100 % reductie van de CO₂-uitstoot, afhankelijk van de schaal van de ruimtelijke ontwikkeling. Dit plan voorziet echter niet in woningen.

Integraal Verkeers- en Vervoersplan (2009)

Het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP) is vastgesteld door de raad op 14 juli 2009. Op het moment van het opstellen van voorliggend ontwerpbestemmingsplan wordt het maatregelpakket nog nader uitgewerkt. De doelstelling is een grotere leefbaarheid, een betere bereikbaarheid en een beheersbare mobiliteit in Leiderdorp. Het reconstructieplan voor de N446A draagt daartoe bij.

Groenstructuurplan Leiderdorp (2002)

Het Groenstructuurplan Leiderdorp is vastgesteld in 2002 en heeft als hoofddoel het aangeven waar de structuur van het groen en water in samenhang met het landschap en de ruimtelijke opbouw van Leiderdorp kan worden versterkt. De landschappelijke basis voor de visie wordt gevormd door de water- en infrastructuur en verkaveling (al dan niet verstoord). De kansen in het ruimtelijke beeld van water, wegen en groen van Leiderdorp vormen de bouwstenen voor de hoofdgroenstructuur. Dit zijn:

1. De groen-blauwe ruggengraat.
2. De landschappelijke contramal.
3. De confrontatie tussen stad en land.

De groenstructuur van Leiderdorp heeft een 16-tal kenmerken. Onder meer wordt geconstateerd dat water de ontwikkeling en de stedenbouwkundige structuur van Leiderdorp heeft bepaald en de kavelrichting (oost-west) kenmerkend is voor de ontstaanswijze en huidige waterstructuur van Leiderdorp. De historische en groene elementen in Leiderdorp verwijzen naar het ontstaan van het dorp aan rivier (bebouwing), de bouw van een waternetwerk (molens) en de oude waterlopen en dijkstructuren. De ring van provinciale wegen heeft deels het interlokale verkeer uit de kern overgenomen. De N446A wordt gezien als los en kenmerkend groen element langs de rand van de stad.

Op basis waarvan 11 beleidsuitgangspunten worden geformuleerd, waarvan de belangrijkste zijn:

- De gemeente inventariseert zowel gemeentelijke als particuliere groene elementen;
- (monumentale bomen), legt deze vast en zorgt voor duurzaam beheer;

- Water en infrastructuur zijn structuurbepalend voor de hoofdgroenstructuur;
- De samenhang van groen, water en infrastructuur is de basis voor de hoofdgroenstructuur;
- De gemeente stelt de hoofdwaterstructuur 'blauwe ring' en wegenstructuur vast als basis voor een groenstructuur;

De hoofddoelstelling en de uitgangspunten zijn verbeeld in een visiekaart.



Visiekaart Groenstructuurplan Leiderdorp

Het plangebied grenst aan een groot groenvlak. Over de N446A zijn twee zichtlijnen geprojecteerd ("Balkon genoemd"). Hiermee ontstaat zich op de landschappelijke contramal (de open gebieden en de hoofdwatgangen met een herkenbare groenaanleg rondom Leiderdorp) en wordt de confrontatie tussen stad en land mede zichtbaar.

Dit plan blokkeert de zichtlijnen niet en er wordt een zodanige beplanting realiseren dat de wezenskenmerken: landschappelijke contramal en confrontatie stad -land in stand blijft. Het bestemmingsplan staat de verwezenlijk van de hoofddoelstellingen van het groenbeleidsplan niet in de weg.

Hoofdlijnen economisch beleid gemeente Leiderdorp: Structuurvisie detailhandel Leiderdorp binnen regionaal kader (2003) en Kantorenstrategie Leidse regio (2003)

De locatie Bospoort ontstaat door de verlegging van de knoop N446A - A4 en sluit aan bij het bestaande bedrijventerrein dat ten noorden van de Dwarswatering ligt. Hier bevinden zich het AC-hotel/restaurant, McDonalds en de Pannenkoekenboerderij.

De locatie Bospoort is door de ligging direct aan de A4 en het provinciale hoofdwegenet zeer strategisch gelegen. Hierdoor leent deze locatie zich voor een veelheid aan functies en bedrijvigheid. Gemeentelijke en regionale studies hebben inzicht gegeven in de wenselijke invulling van deze locaties.

De in opdracht van de gemeente Leiden opgestelde Kantorenstrategie Leidse Regio (2003) onderschrijft de strategische ligging van Bospoort. Deze bedrijfslocatie is mede geschikt voor kantoren voor de regionale en bovenregionale markt. Afstemming over het ontwikkelingstempo, met andere kantoorontwikkelingen binnen de regio, is hierbij van groot belang. De in opdracht van de gemeente Leiderdorp opgestelde Detailhandel structuurvisie voor Leiderdorp in regionaal kader (2003), geeft aan dat de locatie Bospoort zich bij uitstek leent voor de vestiging van grootschalige perifere detailhandel met een regionale verzorgingsfunctie. Verder wordt de uitbreiding en versterking van het bestaande Meubelplein noodzakelijk geacht. Dit om haar regionaal / gewestelijk verzorgende taak ook in de toekomst te kunnen blijven vervullen.

Structuurplan W4 Leiderdorp (2002)

Met het Structuurplan W4 wil de gemeente Leiderdorp richting geven aan de verdere uitwerking van de inpassing van de A4 en de ontwikkelingen in haar directe omgeving. Daarnaast vormt het Structuurplan een basis voor het continueren van het gevestigde voorkeursrecht. De essentie van het Structuurplan is gericht op het herstellen en optimaliseren van de dwars relaties tussen de gebieden aan weerszijden van de A4 en het teniet doen van de visuele en fysieke barrièrewerking van de A4.

Het Structuurplan W4 staat voorts een herontwikkeling van de locaties Plantage en Mauritskwartier in de bestaande wijken Oranjewijk en Kerkwijk voor. Dit geldt ook voor de bedrijfslocaties Elizabethhof/Vierzicht en Bospoort langs de A4. Op de locatie Bospoort voorziet het structuurplan in de vestiging van bedrijven, voorzieningen en kantoren. De Munnikkenpolder krijgt een groene bestemming.

Masterplan W4 (februari 2001)

Het Masterplan W4 beschrijft het W4-project, waarin de gemeenten Leiden, Leiderdorp en Zoeterwoude, de provincie Zuid – Holland en het Rijk (Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM), de inpassing van de verbreding van de A4 gezamenlijk verbeteren. Het Masterplan W4 bevat de ruimtelijke, infrastructurele, financiële en organisatorische kaders waarbinnen het W4-project haalbaar is.

Stedelijke vernieuwing Leiderdorp, ontwikkelingsplan en -programma ISV (oktober 2000)

In het kader van het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) heeft de gemeente Leiderdorp dit plan opgesteld. Het plan borduurt voort op het bestaande gemeentelijk beleid. Het W4-project vormt één van de drie speerpuntprojecten. Met betrekking tot de A4 is minimalisering van de barrièrewerking noodzakelijk. De nota pleit voor het verdiept aanleggen van de weg, waardoor de hinderzones beperkt worden en het doortrekken van de lokale infrastructuur over de A4 mogelijk wordt. Door daar waar mogelijk horizontale geluidschermen te realiseren wordt de visuele barrièrewerking van de A4 geminimaliseerd. Bovendien dient het tracé duurzaam te zijn door bij het ruimtegebruik te anticiperen op toekomstige capaciteitsuitbreiding. Door het verdiept aanleggen van de A4 en het aanleggen van een parallelweg wordt bovendien de bereikbaarheid van de woonbuurten verbeterd en wordt het sluipverkeer verminderd.

Ten aanzien van de directe omgeving pleit de nota onder meer voor het omzetten van de bestaande harde grens tussen de stedelijke gebieden en het Groene Hart in een geleidelijke overgang. Hierdoor wordt het Groene Hart beter toegankelijk voor het recreatief (mede)gebruik. Daarnaast dient de bestaande stedelijke bebouwing aan weerszijden van de A4 tot één geheel te worden gevormd. Optimalisatie van het gebruik van momenteel functio-

neel en ruimtelijk enigszins verwaarloosde terreinen staat hierbij centraal. In de nota wordt aangegeven dat door de integrale planvorming met meerdere gemeenten en provincie een samenhangende gebiedsontwikkeling in regionaal verband wordt bewerkstelligd.

Conclusie gemeentelijk beleid

Het voornemen is zoals uit bovenstaande blijkt, in overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

3.3 Milieu

3.3.1 Inleiding

Aan de verschillende overheden zijn op basis van de milieuwetgeving zoals de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit vele taken en bevoegdheden op milieugebied toegekend. Deze hebben ook betrekking op de ruimtelijke ordening. Het milieubeleid van de verschillende overheden is er op gericht om te komen tot een integrale verbetering van de leefomgevingkwaliteit door een vroegtijdige integratie van milieukwaliteit in ruimtelijke planvormingsprocessen. In het kader van onderhavig wijzigingsplan is onderzoek gedaan naar milieuzonering, bodemkwaliteit, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

3.3.2 Milieuzonering

Bij milieuzonering gaat het om afstanden die bij voorkeur bij het bestemmen van nieuwe functies in acht genomen moeten worden rondom milieubelastende functies zoals bedrijven, industrie en nutsvoorzieningen. Het gaat hierbij om milieuaspecten als geur, stof, geluid en gevaar die een belemmering kunnen vormen voor gevoelige functies als wonen, scholen en ziekenhuizen. Infrastructuur is geen gevoelige functie (de weg is ook niet bedoeld voor langdurig verblijf); verder onderzoek naar eventuele overlast veroorzakende functies in de omgeving kan daarom achterwege blijven. Omgekeerd kan van de weg wel een bepaalde uitstraling uitgaan naar de omgeving (geluid, geur, luchtkwaliteit etc.). Daar wordt in de volgende paragrafen op ingegaan.

3.3.3 Geluid

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer, door spoorwegverkeer, en/of door inrichtingen (industrielawaai) het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh).

Volgens artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) moet bij het nieuwe planologisch regime akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai worden verricht als er woningen staan in de zone (zoals bedoeld in artikel 75 van de Wgh) van de te reconstrueren wegen en de nieuw aan te leggen weg. Voor de wegverbreding van beide wegen is daarom een akoestisch onderzoek verricht³ naar geluidhinder ten gevolge van wegverkeer.

³ Akoestisch onderzoek N446A, SAB, september 2011, projectnummer 100395

Het onderzoek heeft tot doel inzicht te geven in het akoestische klimaat bij de aanwezige geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) voor en na de verbreding van de provinciale-weg N446A en de parallelweg de Hofdijklaan.

Doel Wgh

De Wgh heeft tot doel geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluids-niveaus.

In de Wgh zijn hiervoor twee soorten grenswaarden opgenomen:

- *Voorkeursgrenswaarde*: deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van wegen;
- *Hoogste toelaatbare geluidsbelasting*: deze waarde geeft de hoogste geluidsbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

De grenswaarden zijn onder andere afhankelijk van de ligging van de geluidsgevoelige bebouwing (stedelijk of buitenstedelijk gebied) en het soort geluidsgevoelige bebouwing. Voor woningen zijn de voorkeursgrenswaarden bij de reconstructie van een weg 48 dB. De meest voorkomende hoogste toelaatbare geluidsbelastingen bij de reconstructie van een weg bedragen resp. 63 dB voor stedelijk gebied en 53 dB voor buitenstedelijk gebied.

Indien de geluidsbelasting lager is dan de voorkeursgrenswaarde zijn volgens de Wgh geen nadere acties nodig voor de geluidsgevoelige bebouwing. Indien er een geluidsbelasting op gaat treden tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogste toelaatbare geluidsbelasting dienen bij voorkeur maatregelen te worden getroffen om de geluidsbelasting terug te brengen tot een waarde die lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Wanneer er overwegende bezwaren zijn vanuit stedenbouwkundig, verkeerskundig, landschappelijk of financieel oogpunt kan voor de geluidsgevoelige bebouwing een hogere waarde worden aangevraagd. Voor het verlenen van hogere waarden kan de gemeente een gemeentelijk geluidsbeleid vaststellen.

Aangezien er een provinciale weg wordt aangepast moeten de hogere waarden worden verleend door de provincie Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland volgt naar verwachting de oude ontheffingscriteria uit het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, die in werking waren tot 1 januari 2007, voorlopig blijven toepassen.

Achtergronden bij het begrip “reconstructie”

De definitie van ‘reconstructie’ (van een weg) wordt onder artikel 1 van de Wet gegeven: “een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, 1^e lid onder a en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevend jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Een fysieke aanpassing van de weg, zoals de verbreding van de weg, moet dus worden getoetst aan de Wgh. Bij deze toetsing wordt gekeken of de geplande aanpassing van de weg een reconstructie is in de zin van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is alleen sprake wanneer aan beide volgende criteria is voldaan:

Een toename van de gevelbelasting van 2 dB of meer wordt verwacht:

- in de periode van één jaar voor reconstructie tot tien jaar na de reconstructie, of;

- tussen de verleende hogere grenswaarde en de berekende gevelbelasting 10 jaar na reconstructie;

1) Een hogere gevelbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, 10 jaar na de reconstructie (artikel 100 lid 1 van de Wgh).

Indien eerder een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is vastgesteld geldt de laagste van de heersende waarden / eerder vastgestelde waarde als de ten hoogst toelaatbare. Dat zijn in dit geval eerder vastgestelde waarden. De vraag of sprake is van een reconstructie (verhoging van meer dan 2 dB) wordt dus berekend ten opzichte van de eerder vastgestelde hogere waarde. Als er sprake is van een reconstructie dan zal gekeken moeten worden of een hogere grenswaarde kan worden aangevraagd en/of maatregelen noodzakelijk zijn.

Conclusie N446A

In het onderzoek zijn alle berekende geluidsbelastingen ten gevolge van de provincialeweg N446A voor de jaren 2010 en 2021 weergegeven. Tevens zijn de de verleende hogere waarde uit 1994 vermeld. Bij 24 woningen is er sprake van een reconstructie in de zin de Wgh. Bij al deze woningen is in 1994 een hogere waarde verleend. Ten opzichte van deze hogere waarde uit 1994 neemt toe op deze woningen de geluidsbelasting met maximaal 8 dB. De sterke toename van de geluidsbelasting wordt onder andere veroorzaakt door de verandering van wet en regelgeving (veranderde rekenmethodiek en lagere aftrek ex artikel 110g Wgh) en door een sterkere groei van het verkeer dan geprognosticeerd in 1994. De hoogste aan te vragen hogere waarde bedraagt 60 dB. Bij de woningen waarbij in het verleden geen hogere waarde is verleend en bij de zomerhuisjes (niet geluidsgevoelige bestemmingen) neemt de geluidsbelasting toe met minder dan 2 dB in de periode tussen 2010 en 2021.

Conclusie Hofdijklaan

Bij geen van de woningen is er sprake van een reconstructie in de zin de Wgh. Doordat het de huidige wegdek (elementenverharding in halfsteensverband) op de Hofdijklaan wordt vervangen door steenmastiakasfalt 0/11 (referentiewegdek) en de maximum snelheid neemt af van 80 naar 60 km/uur, neemt de geluidsproductie van deze weg af. Bij geen van de woningen in het onderzoek is er sprake van een toename van de geluidsbelasting in de periode tussen 2010 en 2021.

Mogelijkheden voor geluidsreducerende maatregelen

Het doel van de Wgh is om geluidhinder te voorkomen en te beperken. In de Wgh staat dat er onderzoek moet plaatsvinden of, en zo ja, welke doeltreffende maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting terug te brengen tot een waarde waarbij de toename ten opzichte van de verleende hogere waarde uit 1994 met minder dan 2 dB toeneemt.

Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van een effectief geluidsscherm langs de provincialeweg N446a is niet gewenst vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt. Tevens zullen de kosten voor het plaatsen van een scherm dusdanig hoog zijn dat dit vanuit financieel oogpunt niet rendabel is voor het plan. Het aanleggen van een geluidswal is niet mogelijk gezien het ruimtebeslag hiervan.

Bronmaatregel

Op basis van de “Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder” is het toepassen van stil wegdek op de N446A over een lengte van 285 meter een kosteneffectieve geluidsmaatregel. De provincie Zuid-Holland heeft ervoor gekozen om over een lengte van 285 meter een stil wegdek (dunne deklaag, type 2) toe te passen. Hierdoor daalt de geluidsbelasting dusdanig dat er bij slechts 17 woningen een hogere waarde noodzakelijk is. Bij de woningen waarbij in het verleden geen hogere waarde is verleend en bij de zomerhuisjes (niet geluidsgevoelige bestemmingen) neemt de geluidsbelasting toe met minder dan 2 dB in de periode tussen 2010 en 2021. Voor deze 17 woningen kan door de provincie Zuid-Holland een hogere waarde worden verleend.

Om een hogere waarde aan te vragen moet de situatie passen in het beleid van de provincie ten aanzien van het aanvragen van hogere waarden. De provincie Zuid-Holland heeft nog geen geluidsbeleid ten aanzien van het verlenen van hogere waarden vastgesteld. Dit beleid is reeds in een concept stadium. De situatie past naar verwachting in het beleid van de provincie Zuid-Holland. Hierdoor kan naar verwachting voor de 17 woningen een hogere waarde worden verleend door de provincie Zuid-Holland. De verlening van de hogere waarde vindt plaats in een aparte hogere waarde-procedure gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure.

Conclusie

Geconcludeerd wordt met verlening van de hogere waarden vanuit de Wgh geen belemmering bestaan voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Ook vanuit een goede ruimtelijke ordening wordt geconcludeerd dat sprake is van een aanvaardbaar woon –en leefklimaat. De feitelijke geluidtoename bedraagt minder dan 2 dB en wordt deze verder gereduceerd door de aanleg van stil asfalt.

3.3.4 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

De bodemkwaliteit is in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling van belang indien er sprake is van functieveranderingen. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie. Het doen van bodemonderzoek bij bouwactiviteiten is een verplichting uit het Besluit Indieningvereisten. Bij functies waarbij sprake is van langdurig verblijf (langer dan drie uur) van mensen is bodemonderzoek noodzakelijk.

Situatie plangebied

De geplande reconstructie is gelegen op de grens met het stedelijk gebied van Leiderdorp en het landelijk gebied van Kaag & Braassem. De gronden hebben op dit moment reeds (overwegend) een verkeers bestemming. Het is niet de verwachting dat de verblijfsduur van mensen op de nieuwe bestemming de drie uur overschrijdt; de provinciale weg is vrijwel uitsluitend gericht op het afwikkelen van vervoersstromen en kent geen verblijfsfunctie.

Conclusie

Aangezien het de verwachting is dat de verblijftijd van mensen op de nieuwe bestemming de drie uur niet zal overschrijden is het doen van bodemonderzoek vanuit het Besluit Indieningvereisten niet noodzakelijk.

3.3.5 *Luchtkwaliteit*

De Wet luchtkwaliteit (onderdeel van de Wet milieubeheer) beschermt mensen tegen luchtverontreiniging. Hierin zijn onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht (o.a. fijn stof en stikstofdioxide) vastgesteld. De wet stelt bij een (dreigende) grenswaardenoverschrijding aanvullende eisen en beperkingen voor ruimtelijke projecten die 'in betekenende mate' (IBM) leiden tot verslechtering van de luchtkwaliteit of 'gevoelige bestemmingen' binnen onderzoekszones van provinciale- en rijkswegen. Daarnaast moet uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening afgewogen worden of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

De wegverharding van de provinciale weg N446A, globaal het gedeelte tussen de N445 en de Persant Snoepweg, is aan groot onderhoud toe. Omdat deze weg niet meer voldoet aan de actuele richtlijnen met betrekking tot de verkeersveilige inrichting, wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de weg qua verkeersveiligheid aan te passen. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige inrichting betreffen de verbreding van de hoofdrijbaan en de parallelweg (Hofdijklaan).

De ministeriële regeling NIBM kwantificeert de (N)IBM-grens niet voor wegaanpassingen. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk gemaakt moet worden dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit is gedaan door de toename van de concentraties stikstofdioxide en fijn stof inzichtelijk te maken en te vergelijken met de (N)IBM-grens van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ met behulp van de NIBM-rekentool van het ministerie van VROM of CARII.

Uitgangspunt is dat de wegverbreding niet leidt tot extra meer rijstroken c.q. meer capaciteit waardoor de verkeerstoename beperkt is (betreft slechts autonome groei), waardoor het project NIBM is. Opgemerkt wordt dat in de nabijheid een onderdeel van de W4/A4 ontwikkeling is gepland, namelijk de vestiging van de IKEA (zie paragraaf 3.2.4). Deze ontwikkeling kan tot meer verkeer leiden. W4/A4 is echter opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waardoor gegarandeerd is dat er geen overschrijdingen van de norm plaatsvinden.

Toetsing Milieubeleidsplan 2003-2010

Eén van de ambities uit van 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. Waarbij in de praktijk de term beduidend lager dan de grenswaarde gesteld is op 36-38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Hierbij is aangesloten bij de extra ambitie uit het regionaal beleidskader duurzame stedenbouw. Onderhavig plan betreft geen functie waar mensen langdurig verblijven.

Conclusie

Het plan voldoet aan de Wet milieubeheer, onderdeel luchtkwaliteitseisen waaronder het besluit gevoelige bestemmingen. Verder wordt voldaan aan de ambitie uit het milieubeleidsplan 2003-2010. Hierdoor zijn er geen belemmeringen voor dit plan met betrekking tot de luchtkwaliteit.

3.3.6 Externe veiligheid

De externe veiligheid wordt bepaald door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen (productie, gebruik, opslag en vervoer) in en rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals scholen moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Het Vuurwerkbesluit (2002, herziening 2004) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, 2004) stellen afstandseisen aan risicovolle bedrijfsactiviteiten. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) adviseert bij transportroutes en buisleidingen met gevaarlijke stoffen veiligheidsafstanden aan te houden.

Externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit; het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal 10⁻⁶ per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten.

Het GR heeft ten opzichte van het PR een extra dimensie; het wordt namelijk beïnvloed door het aantal personen dat zich binnen de invloedssfeer van mogelijke ongevallen bevindt. Het groepsrisico zet de kans op een ongeval uit tegen het aantal mogelijke slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers kan zijn, hoe lager de kans op een dergelijk ongeval mag zijn.

Het GR kent een richtwaarde, de zogenaamde oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde, vaak aangeduid met "1", geeft weer wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. De oriëntatiewaarde biedt een handvat om tot consensus te komen over de mate van vertrouwen dat de toekomst gevrijwaard blijft van een ramp. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde legt het bevoegd gezag verantwoording af of de kans acceptabel is.

Route gevaarlijke stoffen

De N4446A is aangewezen als route gevaarlijke stoffen, volgens de risicokaart van de provincie Zuid- Holland zodat er risico's wat betreft externe veiligheid naar de omgeving aanwezig zijn. Niet is bekend dat het PR 10⁻⁶ contour en de oriënterende waarde van het GR ter plaatse overschreden worden. Voorts neemt het GR ook niet toe met de reconstructie; immers er worden geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan. Het plan heeft ook geen invloed op of relatie met de intensiteit van de ritten gevaarlijke stoffen die plaatsvindt over de N446A.

In de verantwoording van het groepsrisico dienen verder de volgende aspecten afgewogen te worden:

- a) De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst;
- b) Voor- en nadelen van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico;

- c) De mogelijkheden tot de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen in de inrichting waarop het besluit betrekking heeft;
- d) De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting waarop het besluit betrekking heeft, om zich in veiligheid te brengen indien zich in die inrichting een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Uitgangspunt is dat binnen het invloedsgebied geen nieuwe functies mogelijk worden gemaakt.

Ad a) Voor wat betreft maatregelen aan de bron (de N446A) geldt dat er geen aanleiding is het groepsrisico te beperken, nu de oriënterende waarde nergens overschreden wordt en het GR niet toeneemt.

Ad b) Nadelen van mogelijkheden voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico: Er is geen initiatief voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico. Voor- delen van mogelijkheden voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico: Er is geen initiatief voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico.

Ad c) Zie ad a.

Ad d) Voor wat betreft de zelfredzaamheid geldt dat de borging van zelfredzaamheid moet worden gerealiseerd in de vorm van een plan waarin de taken, werkwijze, acties ten aanzien van alarmering, moet worden vastgelegd.

Gasleiding

Parallel aan de weg een (hogedruk) gasleiding van de Gasunie.



► *Buisleiding Gasunie*

Uitsnede risicokaart Zuid - Holland

Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb)

De Bevb gaat, net als het BEVI, uit van het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsgebonden Risico (GR). Voor dit bestemmingsplan geldt het volgende:

In het plangebied zijn geen kwetsbare objecten aanwezig, waardoor het PR geen belemmering vormt. Wel is de leiding inclusief belemmeringenstrook van 4 meter opgenomen op de verbeelding waaraan een beschermende regeling in de regels is gekoppeld.

Verantwoording groepsrisico

Het bestemmingsplan staat geen nieuwe kwetsbare functies toe. Derhalve neemt het groepsrisico niet toe. In de verantwoording van het groepsrisico dienen -binnen het invloedsgebied van de buisleiding -verder de volgende aspecten afgewogen te worden (in lijn met artikel 12 Bevi, lid 1-4).

- a) De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst;
- b) Voor- en nadelen van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico;
- c) De mogelijkheden tot de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen in de inrichting waarop het besluit betrekking heeft;
- d) De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting waarop het besluit betrekking heeft, om zich in veiligheid te brengen indien zich in die inrichting een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Uitgangspunt is dat binnen het invloedsgebied geen nieuwe functies mogelijk worden gemaakt.

Ad a) Voor wat betreft maatregelen aan de bron (de gasleiding zelf) geldt dat in het bestemmingsplan een beschermende regeling wordt opgenomen zodat duidelijk is waar de gasleiding ligt en werkzaamheden in een zone van 5 meter aan weerszijde van de gasleiding niet zonder meer zijn toegestaan. Daarbij geldt dat er langs de buisleiding geen groot-schalige ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan. Met andere woorden, het groepsrisico neemt als gevolg van het bestemmingsplan niet toe;

Ad b) Nadelen van mogelijkheden voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico: Er is geen initiatief voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico. Voor- delen van mogelijkheden voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico: Er is geen initiatief voor een ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico;

Ad c) Zie ad a;

Ad d) Voor wat betreft de zelfredzaamheid geldt dat de borging van zelfredzaamheid moet worden gerealiseerd in de vorm van een plan waarin de taken, werkwijze, acties ten aanzien van alarmering, moet worden vastgelegd.

Conclusie

Het bestemmingsplan is haalbaar wat betreft het aspect externe veiligheid. Overigens wordt opgemerkt dat de leiding in de buitenbeschermingszone van de waterkering ligt (zie navolgende paragraaf). Dat houdt in dat bij verlegging van de leiding of de veiligheid van de leiding in het geding komt doorn werkzaamheden, voor de gasleiding opnieuw een watervergunning zal moeten worden aangevraagd waarbij het hoogheemraadschap zal toetsen aan de huidige beleidregels.

3.3.7 Water

Inleiding

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de "watertoets": de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem.

Rijksbeleid

Water heeft invloed op de ruimtelijke ordening. Het kabinetsstandpunt "Waterbeleid in de 21e eeuw" (WB21) geeft aan dat bij nieuwe ruimtelijke besluiten water voortaan expliciet in beeld moet worden gebracht. Daarom dient een bestemmingsplan een volledig uitgebouwde waterparagraaf te hebben. Zo'n paragraaf bevat de "watertoets". Het doel van het uitvoe-

ren van deze toets is te waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen bij de planvorming expliciet en op een evenwichtige wijze in de beschouwing worden genomen.

Waterbeleid in de 21e eeuw (WB21)

Het huidige systeem van waterbeheer kent vele mogelijkheden tot afwenteling. Te vaak leggen burgers en overheden hun problemen op het bord van een ander. De commissie meent dat het uitgangspunt “niet afwentelen” moet gelden voor het watersysteem zelf, voor de bestuurlijke verantwoordelijkheden en voor de kosten.

Om veiligheid te creëren en schade door wateroverlast en door droogte te voorkomen, kiest de Commissie voor een drietrapsstrategie bij de keuze van maatregelen. De drietrapsstrategie krijgt een verplichtend karakter voor alle overheden:

- Overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms vasthouden in de bodem en oppervlakte water;
- Zonodig water tijdelijk bergen in retentiegebieden langs de waterlopen waarvoor ruimte moet worden gecreëerd;
- Pas als 1 en 2 te weinig opleveren, water afvoeren naar elders of, als dat niet kan, het water bij extreme omstandigheden gecontroleerd opvangen in daarvoor aangewezen gebieden.

Bij het waterbeheer in de stad zelf wordt steeds meer gewerkt volgens het principe van geen afwenteling. Dit gebeurt met het bergen en infiltreren van water binnen het stedelijk gebied. Dit waterneutraal bouwen komt echter hoofdzakelijk voor in nieuwe stedelijke uitbreidingen. In het stedelijk gebied moeten ook maatregelen worden getroffen om het water langer vast te houden en minder snel af te voeren naar elders (lokale berging, vasthouden bij de bron). Om problemen niet af te wentelen op de omgeving is voldoende bergingscapaciteit nodig in het oppervlaktewatersysteem binnen de stad in combinatie met infiltratie in de bodem.

Provinciaal beleid

De provincie Zuid-Holland heeft het rijksbeleid overgenomen in de herziening van de Nota Planbeoordeling. Een bestemmingsplan zal inzicht moeten geven in aspecten als veiligheid en waterbeheer, de huidige situatie, de volgens het waterbeleid gewenste ontwikkelingen, de wijze waarop in het ruimtelijk beleid hiermee rekening wordt gehouden, de wijze waarop dit is vertaald naar verbeelding (verbeelding) en planregels en het overleg met de waterbeheerders.

Beleid hoogheemraadschap Rijnland

Waterbeheerplan 2010-2015

Voor de planperiode 2010-2015 zal het Waterbeheerplan (WBP) van Rijnland van toepassing zijn. In dit plan geeft Rijnland aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Het nieuwe WBP legt meer dan voorheen accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen. Wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil Rijnland dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. Het Waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen. Het Waterbeheerplan 2010-2015 van

Rijnland is te vinden op de website: [http://www.rijnland.net/wat doet rijnland/waterbeheerplan](http://www.rijnland.net/wat_doet_rijnland/waterbeheerplan).

Keur 2006 en Beleids- en Algemene regels 2009

Per 22 december 2009 is een nieuwe Keur in werking getreden, alsmede nieuwe Beleidsregels die per 27 mei 2011 geactualiseerd zijn. Een nieuwe Keur is nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan deze Keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De "Keur en Beleidsregels" maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Beleidsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt. De Keur en Beleidsregels van Rijnland zijn te vinden op de website:

- <http://www.rijnland.net/beleid/keur> 2009;
- <http://www.rijnland.net/beleid/beleidsregels>.

Van belang voor dit plan is de regel dat indien meer dan 500 m² extra verhard oppervlak aangelegd wordt de volgende compensatie in de vorm van open water is vereist: 15% van het te verharden oppervlak. Daarbij geldt dat compensatie bij voorkeur in hetzelfde peilvak plaatsvindt.

Voorkeursvolgorde voor Afvalwater en zorgplicht behandeling Hemelwater

Rijnland geeft de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater, mits het doelmatig is. Wij volgen hierbij de voorkeursvolgorde (rijksbeleid), waarbij voorop staat het voorkomen van het ontstaan van afvalwater, als er afvalwater is het zoveel mogelijk beperken van verontreiniging en waar mogelijk afvalwaterstromen worden gescheiden. De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Deze voorkeursvolgorde is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal staat. Rijnland streeft naar samenwerking in de afvalwaterketen en wil hierover graag adviseren.

Naast een voorkeursvolgorde voor afvalwater geldt voor de behandeling van hemelwater de zorgplicht. Rijnland geeft daarbij de voorkeur aan brongerichte maatregelen boven 'end-of-pipe' maatregelen. Het te lozen hemelwater mag geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater veroorzaken. Voorbeelden om dit te bereiken zijn duurzaam bouwen, infiltratie, het toepassen van berm- of bodempassage en (straat)kolken met extra zand-slibvang of zakputten. Als ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap

gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of – als laatste keus – aansluiten op het gemengde stelsel. Ook voor dempingen heeft het Hoogheemraadschap een beleidsregel opgesteld.

Advies Hoogheemraadschap(watertoets)

Er heeft reeds een (voor) overleg plaatsgevonden met het hoogheemraadschap. Het voorlopige advies en bevindingen van het hoogheemraadschap wordt hieronder weergegeven. Op de meeste plekken is een afstand tussen kant weg en waterlijn van meer dan zes meter.

Geen hoofdwatergangen dempen / talud niet steiler

De tekeningen laten zien dat er direct langs de weg aan de westzijde een hoofdwatergang (donker blauw) is gelegen. Het peil is -2,25 mNAP (zomer) en -2,35 mNAP (winter). Uitgangspunt van het hoogheemraadschap is dat een hoofdwatergang niet mag worden gedempt of worden versmald en dat het talud niet steiler mag worden opgetrokken dan reeds het geval is. Overige watergangen mogen onder voorwaarden worden gedempt. Een van de voorwaarden is dat de doorspoelbaarheid niet in het geding komt. Overige watergangen die breder zijn dan 4,0 m op de waterlijn mogen worden versmald, mits hetgeen wordt gedempt elders wordt gecompenseerd.

Duiker in stand houden: Onder de weg (halverwege) ligt een duiker die het gebied ten oosten van de N446A laat afvoeren naar het westen. Deze duiker zal in stand moeten worden gehouden.

Talud kering niet steiler

Ten noorden van deze duiker is de weg tevens kering (groene lijn). Aan de kering worden bepaalde minimum eisen gesteld. Hoogstwaarschijnlijk worden nog nieuwe beleidsregels vastgesteld; aan de westzijde van de weg moet rekening worden gehouden met een buitenberm van gras van een meter breedte. Voor de kering geldt ook weer dat het talud niet steiler mag worden opgetrokken met als extra voorwaarde dat deze flauwer moet zijn dan 1:2,5. Naast de weg moet, in geval de weg en- / of wegfunderingsmateriaal binnen het leggerprofiel valt, een kleikoffer van 1 m worden aangebracht (zie ook Nota Waterkeringen, beschreven in paragraaf 4.2).

Compensatie

De hoeveelheid toename aan het verhard oppervlak dient met 15 % water (gemeten op de waterlijn bij schouwpeil) te worden gecompenseerd. Gelet op de hoeveelheid verharding zou dit neerkomen op ca. 580m². De voorkeur van het hoogheemraadschap gaat uit naar compensatie binnen hetzelfde peilvak. In tweede instantie kan er worden gekeken naar compensatie binnen de polder. De provincie heeft het voorstel gedaan de sloot direct ten westen van het plangebied te verbreden met ca. een halve meter waardoor de benodigde 580m² gehaald wordt.

Onderhoudsstrook

Langs hoofdwatergangen moet er een onderhoudsstrook zijn van vijf meter (gemeten vanaf de bovenkant van het talud). In geval onderhoud vanaf de weg door de provincie is toegestaan, kan het hoogheemraadschap toestaan dat de weg binnen deze strook komt te liggen.

De provincie houdt zich aan de voorwaarden zoals gesteld door het hoogheemraadschap.

Conclusie

Het aspect “water” vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zolang aan de voorwaarden van het hoogheemraadschap wordt voldaan.

3.3.8 Archeologie

Door de ondertekening van het Verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Het Verdrag van Malta is op 21 december 2006 geïmplementeerd in de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg). Op basis van deze wet geldt de verplichting om bij projecten waarin grondwerkzaamheden worden voorzien, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Als gevolg van de geplande werkzaamheden zal de bodem tot een meter diep worden ontgraven. In dit kader heeft bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek plaatsgevonden⁴.

Op basis van het bureauonderzoek werden in het plangebied archeologische waarden verwacht vanaf het Neolithicum. Resten uit deze periode kunnen worden aangetroffen op oevers van kreken die door een open kustmilieu stroomden. Na het Neolithicum was de regio rond het plangebied lange tijd onbewoonbaar en ontwikkelde zich een veenmoeras. In de top hiervan en in oeverafzettingen van kreken die vanaf de Uztijd het veenmoeras doorkruisten, kunnen archeologische waarden vanaf de IJztijd aanwezig zijn. Archeologische waarden kunnen zijn verstoord bij het graven van de Hofdijksloot, het graven van sleuven voor kabels en leidingen en het aanleggen en het aanleggen van de provinciale weg.

Tijdens het booronderzoek is geconstateerd dat de kans op het aantreffen van archeologische waarden in situ in het plangebied zeer klein is. Twee potentiële archeologische niveaus bleken niet intact te zijn dan wel onbewoonbaar te zijn (kreekoever- en beddingafzettingen en veen). Een derde archeologisch niveau bleek niet geschikt te zijn geweest voor bewoning en blijft bovendien buiten de geplande verstoringdiepte (afzettingen uit open kustmilieu, Laagpakket van Wormer).

Op basis van de resultaten van het Inventariserend Veldonderzoek wordt in het onderzoek geadviseerd om geen archeologisch vervolgonderzoek uit te laten voeren.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het gestelde in de Monumentenwet ten aanzien van archeologie de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. De kans dat dat archeologische waarden verstoord worden is zeer klein. Er is dan ook geen aanleiding een aparte (beschermende) dubbelbestemming voor archeologie op te nemen. Overigens geldt voor het gehele plangebied de wettelijke meldingsplicht ex art. 53 van de Monumenten, hetgeen inhoudt dat ook in geval er toch (onverwachts) archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij het bevoegd gezag aangemeld dienen te worden.

⁴ Archeologisch Bureauonderzoek & Inventariserend Veldonderzoek Verbreding N446AA te Leiderdorp Rapport AV.0591 14 oktober 2009, A.V. Consulting B.V. Ingenieursbureau

3.3.9 Ecologie

In het kader van ruimtelijke plannen moet worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten zoals de Flora- en faunawet die geeft '(soortenbescherming)'. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd. Voorts moet bekeken worden of er effecten zijn op gebieden die zijn aangewezen in de Natuurbeschermingswet 1998 zoals Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura2000-gebieden) ('gebiedsbescherming').

Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen op basis van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn aangewezen worden in het kader van Natura 2000. Deze gebieden zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn ook de reeds bestaande Natuurmonumenten opgenomen. Er geldt een verbod om handelingen of projecten te realiseren of te verrichten die, gelet op instandhoudingdoelstelling, de kwaliteit van deze richtlijngebieden kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten die in dit gebied leven. Het plangebied is niet gelegen in of nabij een beschermd Natura 2000 gebied. Er is daarom geen sprake van significant negatieve of negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen van Natura 2000 gebieden.

Soortenbescherming

De soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet. Bezien moet worden of de ontwikkelingen in dit plan gevolgen hebben op beschermde dier- en plantsoorten. Om deze vraag te beantwoorden is een ecoscan uitgevoerd⁵. Er is zowel inventarisatie gedaan als literatuurstudie, waarbij vooral gebruik is gemaakt van het Natuurloket, een databank met verzamelde gegevens (waarnemingen) van zogenaamde Gegevensbeherende Organisaties (PGO's).

- Aangetroffen beschermde soorten

Tijdens het locatiebezoek is een zwanenbloem aangetroffen. Indien de watergang langs de Hofdijklaan gedempt of vergraven zal worden, zou de zwanenbloem kunnen beschadigen. Aangezien er geen werkzaamheden plaatsvinden nabij de groeiplaats van de zwanenbloem, is dit niet aan de orde.

- Vogels

Ten aanzien van beschermde broedvogels blijkt dat in kilometerhok X:97/Y:465 18 beschermde vogelsoorten zijn waargenomen en 8 Rode Lijstsoorten. Door derden zijn in de omgeving van het plangebied ruim 75 vogelsoorten waargenomen. Van de soorten waarvan de nesten jaarrond beschermd worden, zijn echter in het plangebied geen geschikte nestlocaties aanwezig. Dit betreffen o.a. spechten, uilen en roofvogels. Er staan langs de N446A geen hoge oude bomen met boomholtes en er zijn tijdens het locatiebezoek geen nesten van roofvogels aangetroffen. In de weilanden kunnen weidevogels broeden en in en rond de watergangen kunnen watervogels broeden. Door derden zijn de volgende weide- en watervogels waargenomen:

⁵ ECO-EFFECTSCAN Verbreding N446A Te Leiderdorp, Rapport AV.0591, 22 december 2009, A.V. Consulting Ingenieursbureau

- Weidevogels: kluut, tureluur, regenwulp, scholekster, kievit
- Watervogels: krakeend, kuifeend, meerkoet, waterhoen, wilde eend, slobbeend, bergeend.

In de bomen en struiken in het Ghoybos, rond de volkstuinten en in de privé-tuinen kunnen daarnaast diverse soorten bos- en struweelvogels broeden. In de ligusterhaag en in de essen langs de N446A worden geen nestelende vogels verwacht, omdat de bomen hiervoor te jong zijn en de verstoring van de weg te groot. In de grasbermen van de kavelsloten worden geen nestelende watervogels verwacht, gezien de bestaande verstoring van het verkeer over de N446A en de beperkte schuilmogelijkheden door het ontbreken van een rietzone. Het verkeer over de bestaande provinciale weg zal verstorend zijn voor vogels. In de directe omgeving van de weg worden daarom geen nesten van verstoringgevoelige vogelsoorten verwacht. De bouwwerkzaamheden voor de verbreding van de weg kunnen vogels verstoren. Deze verstoring is onregelmatiger en daardoor ongunstiger dan de bestaande verstoring door het verkeer. Ook verlichting van koplampen van auto's en van de bouwplaats kan vogels in de avonduren verstoren. De verstoring is met name tijdens het broedseizoen schadelijk.

Als gevolg van de verbreding zal het verkeer niet sterk toenemen (anders dan autonome groei), aangezien de functie van de weg en daarmee de maximum snelheid behouden blijft. Hierdoor zal de verbreding van de weg weinig effect hebben op de kwaliteit van het gebied als verblijf- en nestgebied voor weidevogels. Aangezien alle inheemse vogels beschermd zijn dient men in het kader van de zorgplicht (art 2, Flora- en faunawet) voorzorgsmaatregelen te nemen om vogels niet te storen tijdens het nestelen. Geadviseerd wordt daarom de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren (15 maart tot 15 juli). Indien de werkzaamheden voor het broedseizoen van start gaan en onafgebroken worden voortgezet, wordt verwacht dat vogels die er desondanks zijn gaan broeden, van de werkzaamheden geen hinder ondervinden.

- Zoogdieren

Tijdens het locatiebezoek zijn er geen sporen van zoogdieren aangetroffen. De potentieel aanwezige algemene muizensoorten vallen onder de vrijstellingsregeling van de Flora- en faunawet aangevraagd. Aangezien de overige potentieel voorkomende zoogdieren door de werkzaamheden niet verstoord zullen worden, is het niet nodig aanvullende maatregelen te treffen.

- Amfibieën en reptielen

In het kilometerhok X:97A':464 is één beschermde amfibiesoort waargenomen. De aanwezige soorten amfibieën vallen onder de vrijstellingsregeling van de Flora- en faunawet. Voor verstoring van deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. In het kader van de zorgplicht wordt in de ecoscan geadviseerd werkzaamheden in oever en watergang buiten het voortplantingsseizoen van amfibieën uit te voeren en graaf- of dempwerkzaamheden in de watergang niet tijdens de winterperiode uit te voeren.

- Vissen

Tijdens het locatiebezoek zijn er in het schoonsel en in de watergangen geen zoetwater mosselen waargenomen, die bittervoorns nodig hebben om eieren in af te zetten. In combinatie met de beperkte onderwatervegetatie betekent dit dat de watergangen weinig kansrijk zijn voor de bittervoorn. De kleine modderkruiper, die wel vaker in smalle poldersloten wordt aangetroffen, zou er wel voor kunnen komen. De watergangen zijn daarnaast geschikt voor algemeen voorkomende vissoorten, zoals stekelbaarzen, baars, snoek en blankvoorn. In-

In het huidige plan is dit niet het geval (er vindt geen vergraving / demping plaats), maar mogelijk wel als watergang ten westen van de weg verbreed wordt in het kader van compensatiemaatregelen water.

Het gebied ten noordoosten van de N446A is opgenomen in het concept- Natuurbeheerplan (2009) van de Provincie Zuid-Holland (zie onderstaande afbeelding).



Het Natuurbeheerplan is de specifieke uitwerking aan de realisatie van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur van Zuid-Holland (PEHS). Tot de PEHS behoren begrensde en gerealiseerde natuurgebieden in de (provinciale) ecologische hoofdstructuur en in de groene verbindingen. Het is de bedoeling dat de (provinciale) ecologische hoofdstructuur in 2013 gerealiseerd zal zijn. Gebieden hierin zijn eind 2002 begrensd via natuurgebiedplannen. Deze natuurgebiedplannen worden in het concept- Natuurbeheerplan omgezet in natuurbeheerplannen, voornamelijk om (juridische) reden van subsidiestromen. Het natuurbeheerplan wordt daarmee het officiële beleidskader waarin de provinciale ambities voor behoud en herstel van de EHS zijn uitgewerkt. Tevens geeft het natuurbeheerplan aan welke doelen in welke gebieden worden nagestreefd voor agrarisch natuurbeheer en landschapsbeheer.

SAB

De effecten van het huidige verkeer over de N446A zijn in het natuuronderzoek als negatief beoordeeld voor zover betrekking hebbend op vogels, die in het aangrenzende PEHS weidevogelgebied broeden. Weidevogels zijn op afstanden van meer dan 100 meter gevoelig voor verstoring. Daarom worden er op korte afstand van de weg geen nesten van storingsgevoelige soorten verwacht. De verbreding van de weg heeft geen sterke toename van het verkeer tot gevolg, aangezien de weg niet van functie verandert en de maximum snelheid daardoor gehandhaafd blijft.

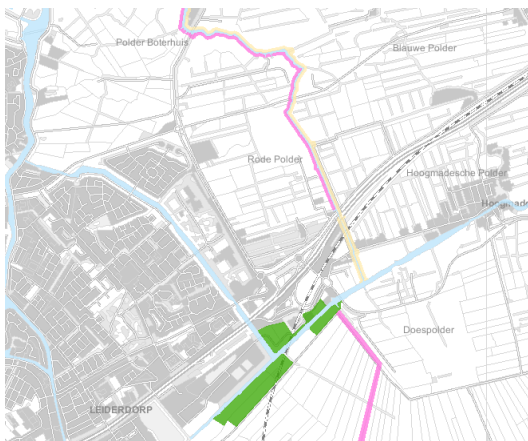
Als gevolg van een betere doorstroming zouden er wel meer auto's per tijdseenheid kunnen passeren. Er wordt niet verwacht dat dit tot een significante toename van de verstoring zal leiden of een achteruitgang van de kwaliteit van het weidegebied als leef- en broedgebied.

De verbreding van de weg zal geen significant effect op de weidevogeldoelstelling van het PEHS-gebied hebben.

Het huidige verkeer over de N446A en de A4 kan ook verstorend (geluid en licht) zijn voor de fauna in het Ghoybos. Vanwege het gebrek aan beschutting zal er ook weinig geluid en licht gedempt worden. Aangezien er geen sterke toename van het verkeer wordt verwacht, zal ook de verstoring van het verkeer niet significant toenemen ten opzichte van de huidige verstoring. Er wordt daarom niet verwacht dat de verbreding van de weg een significant negatief effect op de doelstellingen van het Ghoybos zal hebben.

Ligging nabij ecologische verbindingszone

Over de Zuidzijdervaart, op een afstand van ca. 1 km ten noordoosten van de N446A loopt een ecologische verbindingszone, tevens deel uitmakend van de EHS. Deze zone verbindt de Kagerplassen en Huys te Warmont met de Weide Aa (zie onderstaande afbeelding).



Ecologische Hoofdstructuur Bron: Provincie Zuid Holland

De ligging van het plangebied ten opzichte van deze verbindingszone is zodanig dat er geen sprake is van negatieve effecten op de doelstellingen t.a.v. deze (nog te realiseren) verbinding.

Conclusie

Het plan is uitvoerbaar wat betreft het aspect ecologie, waarbij wel enkele voorwaarden in acht moeten worden genomen. De werkzaamheden gaan plaatsvinden buiten het broedseizoen uit te voeren (15 maart tot 15 juli). In het kader van de zorgplicht vinden de werkzaamheden in oever en watergang plaats buiten het voortplantingsseizoen van amfibieën

uit te voeren en graaf- of dempwerkzaamheden in de watergang niet tijdens de winterperiode.

3.3.10 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening 2008 (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een bestemmingsplan een exploitatieplan te koppelen. Er is geen sprake van geen bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Het betreft bovendien een 'particuliere ontwikkeling', in die zin dat de kosten voor de aanleg en daarmee de uitvoering van het bestemmingsplan niet voor de gemeente, maar voor de provincie Zuid- Holland zijn.

4 Wijze van bestemmen

4.1 Algemeen

In algemene zin regelt een bestemmingsplan:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);

Een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:

- het bebouwen van de gronden;
- het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemeen Plaatselijk Verordening, de Wet milieubeheer en de bouwverordening zijn ook er belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Op de verbeelding is aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de plankaart aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende planregels worden gegeven. Die toegekende gebruikersmogelijkheden is via een dubbelbestemming geïd. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemming gelden. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat ervoor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

4.2 Hoofdstukopbouw van de planregels

De planregels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de planregels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de planregels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de planregels (artikel 2).

Bestemmingsregels. In dit hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel een aanlegvergunning en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.

Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een antidubbeltelregel, algemene gebruiksregels, algemene afwijkings- en wijzigingsregels en algemene procedureregels. Deze laatste bepaling hangt samen met de afwijkings- en wijzigingsregels in het bestemmingsplan.

Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

4.3 Dit bestemmingsplan

De bestemmingen (hoofdstuk 2 van de planregels)

De bestemmingsomschrijving is de centrale bepaling van elke bestemming. In de bestemmingsomschrijving worden de binnen een bestemming toegestane functies genoemd. De bouwplanregels zijn gerelateerd aan de bestemmingsomschrijving. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving.

De bestemming “Verkeer” wordt opgenomen voor de N446A en de Hofdijklaan na reconstructie met een functie gericht op de afwikkeling van het verkeer. De bermen zijn tevens binnen de bestemming opgenomen met de bestemming “Groen”. De gronden kunnen tevens gebruikt worden voor water en voorzieningen voor de waterhuishouding. De grens tussen “Verkeer” en “Groen” is bepaald op basis van de plannen voor de nieuwe situatie (zie bijlage). Zodoende ligt na uitvoering het tracé vast en is hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt in overeenstemming met de uitgangspunten in het akoestisch onderzoek en de hogere grenswaarden. De aan de oostzijde en direct aan de weg grenzende gronden hebben allen de bestemming Agrarisch met waarden – Natuur en Landschap gekregen. In het zuidoosten van het gebied, vanaf het Bospad, heeft een klein gedeelte van het plangebied de bestemming “Recreatie” gekregen.

De aanwezige 150 kV hoogspanningsverbinding is opgenomen met de dubbelbestemming Leiding – Hoogspanningsverbinding. In de regels zijn regels opgenomen ter bescherming van een goed functioneren van de leiding.

Algemene regels (hoofdstuk 3 van de planregels)

De algemene regels betreffen de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksbepalingen en algemene afwijkings- en wijzigingsregels en algemene procedure regels. Hieronder worden enkele regels nader toegelicht:

Een *anti-dubbeltelregel* wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein ook nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4 van de planregels)

In het artikel Overgangsregels worden regels gegeven m.b.t. het bestaand gebruik van gronden en bouwwerken in afwijking van de bepalingen van het plan. Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn opgericht kunnen door het overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Woningwet die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat bestaand gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag eveneens worden gewijzigd voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet wordt vergroot. Als uitzondering op het overgangsrecht is opgenomen gebruik welke reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan.

De bepalingen t.a.v. overgangsrecht alsook de anti-dubbeltelregel worden verplicht opgenomen op basis van het gestelde in het Besluit ruimtelijke ordening.

In het artikel Slotregel is de citeertitel van het bestemmingsplan opgenomen.

5 Procedure

5.1 Overleg

Het plan is voor overleg ex artikel 3.1.1 Bro verstuurd aan de overlegpartners van Leiderdorp. Er zijn overlegreacties binnengekomen van de provincie Zuid-Holland, Tennet, VROM-Inspectie, de Kamer van Koophandel Den Haag en het Hoogheemraadschap van Rijnland. Van regio Holland Rijnland, WSZH, Connexxion, Gasunie, Oasen, GGD Hollands Midden en de gemeente Kaag en Braassem is geen reactie ontvangen.

Tennet verzoekt de aanwezige hoogspanningsleiding 150kV Zoetermeer - Leiden op te nemen in het bestemmingsplan en regels en deze te noemen in de toelichting. De leiding heeft de dubbelbestemming Leiding – Hoogspanningsverbinding. In de regels zijn regels zijn opgenomen die dienen ter bescherming van het functioneren van de leiding. Tevens is de leiding genoemd in de toelichting. De reactie van Tennet leidt dus tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland verzoekt in de toelichting te refereren aan de nieuwe Beleidsregels per 27 mei 2011, en in de watertoets (integraal opgenomen in de toelichting van dit bestemmingsplan) de passage te wijzigen t.a.v. het buitentalud: deze dient gelet op de nieuwe beleidsregels een verhouding 1: 2,5 te krijgen. Naast de weg moet een kleikoffer van 1 m worden aangebracht in geval de weg of wegfunderingsmateriaal binnen het leggerprofiel valt. Deze opmerkingen zijn overgenomen in de toelichting van dit bestemmingsplan. De reactie van het Hoogheemraadschap van Rijnland leidt dus tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

De overige instanties gaven aan geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen. Deze reacties hebben dus ook niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.2 Zienswijzen

Conform art. 3.8 jo. afd 3.4 Awb heeft het ontwerpbestemmingsplan “Reconstructie N446A” gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder zijn of haar zienswijze geven. Van deze gelegenheid is gebruikt gemaakt. In de bijlage “Nota zienswijzen” worden de zienswijzen samengevat weergegeven en van een beantwoording voorzien. Ook wordt aangegeven of de zienswijzen aanleiding zijn om het bestemmingsplan aan te passen. De zienswijzen zijn als bijlage aan deze notitie toegevoegd.