

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Begrenzing plangebied.....	5
1.3	Geldende bestemmingsplannen	5
1.4	Planvorm	6
1.5	Leeswijzer.....	6
2.	Projectbeschrijving	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Locatie oeververbinding	13
2.3	Ontwerp en inrichting	17
3.	Ruimtelijk beleidskader.....	20
3.1	Ruimtelijk beleid	20
3.2	Sectoraal beleid	32
4.	Omgevingsaspecten	36
4.1	Inleiding	36
4.2	Archeologie	36
4.3	Cultuurhistorie.....	39
4.4	Windvangonderzoek	46
4.5	Milieu	47
4.6	Water	56
4.7	Ecologie.....	59
4.8	Verkeer en vervoer	63
4.9	Lichtonderzoek	68
5.	Juridische planbeschrijving	70
5.1	Inleiding	70
5.2	Opzet regels.....	70
5.3	Bestemmingen	71
6.	Uitvoerbaarheid	74
6.1	Economische uitvoerbaarheid	74
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	74

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De wijk Poelgeest in Oegstgeest wordt momenteel ontsloten door een brug over de Haarlemmertrekvaart, waardoor de Lange Voort wordt aangesloten op de Hugo de Vrieslaan in Poelgeest. Ontwikkelingen van verschillende aard hebben ervoor gezorgd dat de woonwijk Poelgeest geen autoluwe woonwijk is geworden. Het gemiddelde aantal auto's per inwoner is inmiddels (fors) hoger dan vooraf voorzien. De verkeersbewegingen die dit met zich meebrengt noodzaken, samen met de wens om te komen tot een in meerdere opzichten beter bereikbaar gebied, een tweede ontsluiting voor de wijk Poelgeest. Daarnaast is een nieuwe ontsluiting voor het Trekvaartplein gewenst.

Blijkend uit de Bestuursovereenkomst Leiden – Oegstgeest, ondertekend op 17 oktober 2006, is besloten om af te zien van de aanleg van een tunnel gelegen onder het spoor tussen Poelgeest in Oegstgeest en de Merenwijk in Leiden. In plaats hiervan is ingezet op een brug vanuit Poelgeest over de Haarlemmertrekvaart naar de Oegstgeesterweg in Leiden, met bijbehorende financiële afspraken tussen beide gemeenten.

In de gemeente Oegstgeest is in 2007 het geactualiseerde bestemmingsplan Poelgeest – waaraan de provincie Zuid-Holland destijds goedkeuring had verleend – vastgesteld. In dit bestemmingsplan was een ontsluiting voorzien aan de zuidwestzijde van het plangebied waardoor de Hugo de Vrieslaan zou worden aangesloten op de Oegstgeesterweg in Leiden. Dat onderdeel van het bestemmingsplan Poelgeest is door de Raad van State vernietigd, ondanks de overweging dat zij "het voornemen om in plaats van de aanvankelijk voorgenomen ontsluitingsroute, een tweede volwaardige ontsluitingsroute te realiseren niet onredelijk acht".

In de gemeente Leiden is in 2008 door de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten Trekvaartplein e.o. vastgesteld, waar de extra ontsluiting van Poelgeest eveneens aan de orde is gekomen.

De gemeenten Leiden en Oegstgeest zijn thans gezamenlijk opgetrokken in het kader van integrale planvorming om een volwaardige aansluiting van de Oegstgeestse wijk Poelgeest, het Trekvaartplein en de Oegstgeesterweg in Leiden te realiseren.

Het doel van voorliggend bestemmingsplan is het opstellen van een eenduidige en uniforme juridische regeling voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing binnen het plangebied. Normaliter stellen gemeenten bestemmingsplannen op voor het eigen gemeentelijk grondgebied. Vanwege de overschrijding van de gemeentegrenzen van Leiden en Oegstgeest in onderhavig bestemmingsplan stellen beide gemeenten gezamenlijk één bestemmingsplan op, dat door beide gemeenteraden wordt vastgesteld.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in de gemeenten Leiden en Oegstgeest en beslaat ongeveer 1,2 hectare. Op onderstaande luchtfoto wordt het plangebied weergegeven waar het bestemmingplan betrekking op heeft. De Haarlemmertrekvaart van Leiden naar Haarlem loopt door het plangebied. Het plangebied grenst in het noordwesten aan de ijsbaan, de woonwijk Poelgeest in het noordoosten, het Trekvaartplein in het zuidoosten en de Kikkermolen, het begin van het Heempark en de Oegstgeesterweg in het zuiden.



Luchtfoto met begrenzing plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn voor inwerkingtreding van onderhavig bestemmingsplan nog verschillende bestemmingsplannen van kracht. Die bestemmingsplannen zijn hieronder in een tabel aangegeven. Daarbij is aangegeven op welke datum het bestemmingsplan is vastgesteld en op welke datum het bestemmingsplan is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid Holland. Door wijziging van wetgeving is goedkeuring van een vastgesteld bestemmingsplan sinds 1 juli 2008 niet meer nodig.

Gemeente	Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring
Leiden	Uitbreidingsplan der gemeente Leiden	6 november 1933	13 februari 1935
Oegstgeest	Poelgeest	3 juli 1989	31 oktober 1989
Leiden	Trekvaartplein	18 februari 2010	N.v.t.
Leiden	Leiden Noordwest	11 oktober 2012	N.v.t.

1.4 Planvorm

Het bestemmingsplan Brug Poelgeest is ontwikkelingsgericht; het bestemmingsplan biedt het planologisch kader voor een nieuwe ontwikkeling. De geplande ontwikkelingen zijn bepalend voor de wijze van bestemmen.

Het bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting bevat een motivering en verantwoording van de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt. Daarnaast zijn in de toelichting onder andere het vigerende beleid en diverse omgevingsaspecten beschreven.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van de toelichting geeft een beschrijving van het project op grond waarvan dit bestemmingsplan is opgesteld. In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie van het plangebied en omgeving, de voorgenomen ontwikkelingen en de afwegingen die ten grondslag liggen aan deze ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het relevante nationaal, provinciaal, regionaal, gemeentelijk en sectoraal ruimtelijk beleid. In hoofdstuk 4 komen de relevante omgevingsaspecten aan de orde. Hoofdstuk 5 bevat een toelichting op de plansystematiek en de verschillende bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Als zich een calamiteit voordoet waardoor de Lange Voort afgesloten raakt, bestaan er verschillende alternatieve routes. De meest voor de hand liggende mogelijkheid is om via een ontsluiting via de Broekweg of Cornelis van Steenishof naar de Haarlemmerweg te rijden. Een andere mogelijkheid is via de smalle fietstunnel onder het spoor naar de Gooimeerlaan. Van deze mogelijkheden zal alleen gebruik worden gemaakt indien dringende omstandigheden daar aanleiding toe geven. 'Normaal' hulpverleningsverkeer rijdt over de openbaar toegankelijke wegen.

Het Trekvaartplein wordt ontsloten via de Haarlemmerweg naar de Willem de Zwijgerlaan en, voor fietsers en voetgangers, via de Kwaakbrug naar Oegstgeest. Ook kan het verkeer vanaf de Haarlemmerweg via de Cornelis van Steenishof naar Poelgeest rijden. Grote en/of zware transporten naar het Trekvaartplein kunnen niet altijd onder de spoorbrug door over de Haarlemmerweg vanwege de hoogtebeperking. De Cornelis van Steenishof is zeker niet geschikt voor grote en/of zware transporten. Voorheen was de enige mogelijkheid via de Kwaakbrug over de Haarlemmertrekvaart en dan via de Kwaakweg naar de Laan van Oud Poelgeest in Oegstgeest. Sinds eind 2010 is de Kwaakbrug echter afgesloten voor gemotoriseerd verkeer wegens de slechte technische staat van de brug.

Grote en/of zware transporten voor de woonwijk Poelgeest kunnen gebruik maken van de Lange Voort.

2.1.2 Externe ontsluiting

Zoals hiervoor vermeld kent de woonwijk Poelgeest feitelijk één ontsluitingsweg: de Lange Voort. Bij de planvorming voor Poelgeest was een tweede ontsluiting gepland via een tunnel onder het spoor door naar de Gooimeerlaan in Leiden. Uit berekeningen op basis van de regionale verkeer- en milieukaart voor de Leidse regio voor het basisjaar 2005 en het prognosejaar 2020 (Ontsluiting Poelgeest, Goudappel Coffeng, kenmerk OGT024/Buj/0287, 22 maart 2005, bijlage 1 bij deze toelichting) bleek echter dat dit een grote hoeveelheid doorgaand verkeer door Poelgeest zou betekenen, hetgeen verkeerskundig onwenselijk werd geacht en op bezwaren stuitte vanuit de woonwijk.

In de in 2006 gesloten bestuursovereenkomst hebben de gemeenten Leiden en Oegstgeest onder meer afspraken gemaakt over de ontsluiting van Poelgeest. Met dat convenant is afgezien van een tweede ontsluitingsweg via een tunnel naar de Gooimeerlaan. In plaats hiervan is ingezet op een brug vanuit Poelgeest over de Haarlemmertrekvaart naar de Oegstgeesterweg in Leiden, met bijbehorende financiële afspraken tussen beide gemeenten.

2.1.3 Nut en noodzaak extra ontsluiting

In de Leidse Nota van Uitgangspunten Trekvaartplein e.o., daterende uit 2008, zijn onder meer de nut en noodzaak van een tweede volwaardige ontsluiting voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein in beeld gebracht aan de hand van de volgende criteria:

- Auto-intensiteiten Lange Voort;
- Bereikbaarheid Trekvaartplein;
- Hulpverleningsvoertuigen;
- Fietsers en voetgangers;
- Openbaar vervoer;
- Alternatieve ontsluiting bij wegonderhoud.

Mede naar aanleiding van inspraakreacties zijn genoemde argumenten voor een tweede ontsluiting opnieuw beschouwd en gespiegeld aan een variant met een brug over de Haarlemmertrekvaart (hierna: Brugvariant, rode lijn op onderstaande afbeelding), en een brugloze variant waarbij Poelgeest via de Haarlemmerweg en de Hallenweg op de Gooimeerlaan in Leiden wordt aangesloten (hierna: Trekvaartvariant). Binnen de Trekvaartvariant zijn aansluitingen vanuit Poelgeest mogelijk via de Hugo de Vrieslaan (groene lijn op onderstaande afbeelding) of de Jac. P.Thijsselaan (blauwe lijn op onderstaande afbeelding). Hieronder wordt per aspect ingegaan op de beide varianten, hetgeen wordt afgesloten met een conclusie.



Varianten tweede ontsluiting woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein

Auto-intensiteiten Lange Voort

In een gezamenlijk opdrachtgeverschap van de gemeenten Leiden en Oegstgeest heeft adviesbureau Goudappel Coffeng een verkeersmodelonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de notitie 'Verkeersonderzoek brug Poelgeest' (Goudappel Coffeng, kenmerk BPL006/Nhn/0024, 20 februari 2012, bijlage 2 bij deze toelichting). Een nadere beschrijving van dit onderzoek is opgenomen in paragraaf 4.8 Verkeer en vervoer van deze toelichting. In opdracht van beide gemeenten heeft Goudappel Coffeng tevens een nader onderzoek uitgevoerd, onder andere gericht op verkeersberekeningen van de Trekvaartvariant. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de notitie 'Nader onderzoek bestemmingsplan Brug Poelgeest' (Goudappel Coffeng, kenmerk BPL007/Nhn/0032, 19 september 2012, bijlage 3 bij deze toelichting) en komen tevens aan bod in het hoofdstuk 4 van deze toelichting.

Uit de verkeersmodelonderzoeken blijkt dat de Lange Voort in de referentiesituatie een verkeerbelasting kent van gemiddeld 3.900 motorvoertuigen per etmaal, op een gemiddelde werkdag. Bij een autonome groei zou in 2022 een verkeerbelasting ontstaan van gemiddeld 6.700 motorvoertuigen per etmaal, hoofdzakelijk veroorzaakt door een toename van het woningaantal in de wijk Poelgeest. Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW geeft in de Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen 2004 (ASVV 2004) het volgende aan: *'Binnen een 30-km/uur-zone kan ter indicatie worden aangegeven dat een intensiteit van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel is'*. De gemeenten Leiden en Oegstgeest sluiten zich aan bij voornoemde richtlijn uit de ASVV 2004. Concluderend kan worden gesteld dat de autonome groei, zonder de realisatie van een tweede ontsluitingsweg, leidt tot een verkeerbelasting die niet past binnen de indicaties zoals door het CROW in de ASVV aangegeven.

Uit de verkeersmodelonderzoeken blijkt dat door de realisatie van de Brugvariant, op de Lange Voort de verkeerbelasting kan worden teruggedrongen tot gemiddeld 3.300 motorvoertuigen per etmaal. Deze intensiteit valt ruimschoots onder de indicatie die door het CROW in de ASVV 2004 als acceptabel wordt gezien als erftoegangsweg. Op de nieuwe ontsluitingsweg wordt een intensiteit van gemiddeld 3.900 motorvoertuigen per etmaal voorzien, hetgeen past binnen de grenzen die door het CROW als acceptabel worden beoordeeld.

Indien uitgegaan wordt van de Trekvaartvariant, geeft dit in het geval van ontsluiting via de Hugo de Vrieslaan, op de Lange Voort een verkeerbelasting van gemiddeld 5.100 motorvoertuigen per etmaal. In het geval van ontsluiting via de Jac. P. Thijsselaan zal de Lange Voort een verkeersbelasting kennen van gemiddeld 5.500 motorvoertuigen per etmaal. Beide ontsluitingsmogelijkheden van de Trekvaartvariant vallen nagenoeg samen met de indicatie die door het CROW in de ASVV 2004 als acceptabel wordt gezien. Derhalve wordt gesteld dat de realisatie van een tweede ontsluitingsweg middels de Brugvariant leidt tot een betere verdeling van het verkeer dan de Trekvaartvariant. Door middel van de Brugvariant passen de intensiteiten blijvend binnen de indicaties van het CROW.

Bereikbaarheid Trekvaartplein

In de huidige situatie is het Trekvaartplein ontsloten via de Haarlemmerweg richting Leiden en, voor fietsers en voetgangers, via de Kwaakbrug naar Oegstgeest. Beide verbindingen zijn verkeerskundig niet ideaal, omdat:

- Het spoorviaduct over de Haarlemmerweg geen hoog verkeer toelaat;
- Op basis van de bestuursovereenkomst tussen de gemeenten Leiden en Oegstgeest de gemeente Leiden voornemens is de Haarlemmerweg autoluw te maken;
- De Kwaakbrug relatief smal is en de gemeente Oegstgeest deze brug wegens de slechte technische staat ervan heeft afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Deze ontwikkelingen benadrukken de noodzaak van een oplossing voor het verkeer van het Trekvaartplein. De realisatie van een brug over de Haarlemmertrekvaart draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid van het Trekvaartplein. De Trekvaartvariant draagt bij aan de verdere groei van de verkeersintensiteiten op de Lange Voort en wordt derhalve niet wenselijk geacht (Goudappel Coffeng, kenmerk BPL007/Nhn/0032, 19 september 2012, bijlage 3 bij deze toelichting). Daarbij levert een tweede aansluiting in de vorm van de Brugvariant kwalitatieve kansen voor een rechtstreekse verbinding vanuit het Trekvaartplein naar zowel het zuiden (Leiden) als naar het noorden (Oegstgeest). Grote en/of zware transporten met bestemming Trekvaartplein kunnen dan zonder problemen worden afgewikkeld. De Trekvaartvariant biedt, ten aanzien van grote transporten, geen oplossingen omdat de hoogtebeperking van het spoorviaduct over de Haarlemmerweg blijft bestaan.

Hulpverleningsvoertuigen

Hulpverleners zoals brandweer, politie en ambulance maken gebruik van de openbare beschikbare wegen. De zogenaamde calamiteitenroutes in Poelgeest maken de wijk op dit moment afdoende bereikbaar voor hulpverleningsvoertuigen, maar worden alleen in uitzonderlijke situaties gebruikt. Het verwijderen van palen kost in de regel meer tijd dan het omrijden. De huidige routes die nu gebruikt kunnen worden zijn via de Lange Voort en de Haarlemmerweg. Dit is van en naar de ziekenhuizen een behoorlijke omweg. Voor het Trekvaartplein geldt een vergelijkbare situatie. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Kwaakweg en Haarlemmertrekvaart of de Haarlemmerweg. De regionale brandweer voorziet geen verschil in aanrijtijden tussen de Brug- en Trekvaartvariant geredeneerd vanuit de Gooimeerlaankazerne. Het ambulancevervoer kan echter wel tijdswinst boeken in de aanrijtijden in de Brugvariant. De Trekvaartvariant levert geen significante tijdswinst op. Aangezien in sommige gevallen elke seconde telt, zorgt een nieuwe verbinding met brug over de Haarlemmertrekvaart voor een snellere toegang tot hulpverlening voor de bewoners van Poelgeest, Trekvaartplein en de woonboten gelegen in de Haarlemmertrekvaart.

Fietsers en voetgangers

De realisatie van een tweede ontsluiting door middel van de Brugvariant biedt mogelijkheden om ook voor fietsers en voetgangers een hoogwaardige en veilige(re) verbinding te verzorgen. Vooral de verbindingen naar de sportvelden langs de Oegstgeesterweg, de scholen in het Houtkwartier en het Diaconessenziekenhuis worden verbeterd. De woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein kunnen tevens een meer directe aansluiting krijgen op het bos rondom Kasteel Poelgeest en Leidse Hout. In breder verband biedt de Brugvariant mogelijkheden tot optimalisatie van de groen-recreatieve Biodiversiteitsfietsroute. Bij de Trekvaartvariant blijven de fiets- en voetgangersverbindingen nagenoeg ongewijzigd. De ontsluitingsroutes voor fietsers en voetgangers lopen via de Kwaakbrug, het Haarlemmerviaduct, de Broekweg en de Lange Voort.

Openbaar vervoer

Poelgeest is opgezet als een autoluwe woonwijk. Uitgangspunt hierbij is een goed functionerend openbaar vervoersysteem. Een tweede ontsluitingsweg is daarvoor een voorwaarde. Connexxion heeft aangegeven dat met een tweede ontsluitingsweg met brug over de Haarlemmertrekvaart één of meerdere reguliere buslijnen door de wijk kunnen worden geleid, in plaats van de huidige oproepafhankelijke lijntaxi (belbus). De buslijnen rijden dan de wijk in via de Lange Voort en rijden er weer uit over de Haarlemmertrekvaart naar de Oegstgeesterweg en vice versa. De bestaande buslijnen 50, 186, en 187 kunnen op die manier door de woonwijk Poelgeest worden geleid. De conclusie is dan ook dat een nieuwe verbinding het mogelijk maakt om goede OV-verbindingen te realiseren in en rondom het plangebied. De Trekvaartvariant biedt deze mogelijkheden niet. Connexxion heeft aangegeven dat een vaste busroute bij de Trekvaartvariant niet kansrijk is, gezien de omrijroute die nodig is om Leiden Centraal te bereiken.

Openbaar vervoermaatschappij Arriva heeft per eind 2012 de concessievoorwaarden overgenomen van Connexxion. Met Arriva heeft verdere afstemming plaats over de realisatie van een volwaardige openbaar vervoerverbinding door Poelgeest. Uitkomst hiervan is dat Arriva de hierboven beschreven visie van Connexxion volledig onderschrijft.

Alternatieve ontsluiting bij wegonderhoud

In het geval op de Lange Voort onderhoudswerkzaamheden moeten worden uitgevoerd kent Poelgeest een matige ontsluiting. Feitelijk is dan alleen de Cornelis van Steenishof hiervoor aanwezig. Deze weg kan onmogelijk als enige ontsluiting voor Poelgeest fungeren. Bij de Brugvariant is sprake van een tweede ontsluiting, via de nieuwe brug, naar de Oegstgeesterweg. Indirect kan ook vanuit Poelgeest via het Trekvaartplein naar de Hallenweg/Gooimeerlaan worden gereden. Bij de Trekvaartvariant loopt de ontsluiting via de Haarlemmerweg naar de Hallenweg/Gooimeerlaan. Dit biedt in principe evenals de brugvariant een tweede ontsluitingsmogelijkheid, zij het dat de Trekvaartvariant de eerder benoemde hoogtebeperking van het spoorviaduct over de Haarlemmerweg kent.

Resumé

Samengevat wordt het volgende gesteld:

- Een tweede volwaardige ontsluitingsweg met brug over de Haarlemmertrekvaart verdeelt het autoverkeer vanuit Poelgeest en Trekvaartplein over twee wegen. Dit geeft een aantoonbare vermindering van de verkeersintensiteit op de Lange Voort. De Trekvaartvariant levert eveneens een zekere verdeling van autoverkeer op, echter de vermindering van de verkeersintensiteit op de Lange Voort is beperkt(er).
- Voor fietsers en voetgangers ontstaan in de Brugvariant korte en goede verbindingen naar de voorzieningen ten westen van de Oegstgeesterweg zoals de parken, sportvelden, scholen en ziekenhuis. Daarnaast ontstaan er mogelijkheden de groen-recreatieve Biodiversiteitsroute te optimaliseren. De Trekvaartvariant leidt niet tot verbetering van de verbindingen voor fietsers en voetgangers.
- Een nieuwe verbinding met brug over de Haarlemmertrekvaart creëert mogelijkheden voor een betere openbaarvervoersverbinding voor Poelgeest en het Trekvaartplein. De Trekvaartvariant biedt deze mogelijkheden niet.
- De brugvariant verbetert de aanrijtijden voor ambulancevervoer naar Poelgeest en het Trekvaartplein. De Trekvaartvariant biedt geen significante verbetering.
- De Brugvariant maakt een goede ontsluiting van Trekvaartplein mogelijk, ook voor grote en/of zware transporten. De Trekvaartvariant verzorgt eveneens een goede ontsluiting, maar draagt bij aan de stijging van de verkeersintensiteit op de Lange Voort en biedt geen oplossing voor de hoogtebeperking van het spoorviaduct over de Haarlemmerweg.
- Een nieuwe verbinding voorkomt bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden een gebrekkige ontsluiting van de woonwijk Poelgeest. Dat geldt voor zowel de Brug- als de Trekvaartvariant, met dien verstande dat in de Brugvariant geen sprake is van de eerder genoemde hoogtebeperking.

Geconcludeerd wordt dat een nieuwe ontsluitingsweg door middel van een brug over de Haarlemmertrekvaart een verbeterde ontsluiting realiseert voor een deel van Oegstgeest en Leiden, dat nu ligt ingeklemd tussen twee barrières (spoorbaan en watergang). Grote waarde wordt gehecht aan de expliciete punten waarop de Brugvariant beter scoort dan de Trekvaartvariant. Een actualiteitsslag leidt niet tot gewijzigde inzichten met betrekking tot de tracékeuze. Het grote openbaar belang van een tweede volwaardige ontsluiting van de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein, in de vorm van een brug over de Haarlemmertrekvaart, is hiermee aangetoond.

2.2 Locatie oeververbinding

2.2.1 Beschrijving plangebied en omgeving

Het plangebied betreft een gedeelte van de Haarlemmertrekvaart en aangrenzend terrein aan weerszijden van deze watergang. Aan de oostzijde betreft het gronden tussen de Haarlemmertrekvaart en de woonwijken Poelgeest in de gemeente Oegstgeest en Trekvaartplein in de gemeente Leiden. Aan de westzijde betreft het gronden tussen de watergang en de Oegstgeesterweg in de gemeente Leiden. Het gebied ligt ten noordwesten van het centrum van Leiden en even ten zuidoosten van het centrum van Oegstgeest.

Woonbebouwing Poelgeest

Aan het einde van de 20^e eeuw is in Oegstgeest de nieuwbouwwijk Poelgeest gerealiseerd. Die wijk wordt voor autoverkeer nu alleen ontsloten door de Langevoortsebrug in de noordwest hoek van de wijk. Voor langzaam verkeer is er een tunnel onder de spoorlijn die aan de oostzijde van de wijk loopt. Inmiddels is de wijk Poelgeest vrijwel voltooid.

Woonbebouwing Trekvaartplein

Het huidige Trekvaartplein ligt direct naast de Haarlemmertrekvaart. De wijk is momenteel niet direct bereikbaar vanuit Poelgeest. Omdat de Kwaakbrug is afgesloten voor autoverkeer is de wijk ook vanaf de Oegstgeesterweg lastig bereikbaar. Voor het woongebied Trekvaartplein zijn herstructureringsplannen in voorbereiding.

Wijzigingsmogelijkheid bestemmingsplan Trekvaartplein voor wijkgebouw c.a.

Voor de wijk Trekvaartplein is zeer recent een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Onderdeel van dat bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid. Op basis daarvan kunnen twee extra standplaatsen voor woonwagens worden gerealiseerd op het Trekvaartplein en kan een sociaal-culturele voorziening (zoals bijvoorbeeld een wijkgebouw) worden gerealiseerd. In onderhavig bestemmingsplan zijn zorgvuldigheidshalve de mogelijkheden van de wijzigingsbevoegdheid betrokken bij het geluidsonderzoek.

Haarlemmertrekvaart

De Haarlemmertrekvaart is een belangrijke doorgaande waterweg in deze omgeving. De vaart is uiteraard ook van belang voor de waterberging. De vaart – en de dijken ernaast – vormt de scheiding tussen het boezempeil en het polderpeil. In het Leidse gedeelte van de Haarlemmertrekvaart zijn 18 woonboten gelegen.

Voor de Haarlemmertrekvaart is het voornemen tot herstructurering uitgesproken. Onderhavig bestemmingsplan is niet gericht op de herstructurering van de Haarlemmertrekvaart. De herstructurering valt derhalve buiten het plangebied en de scope van onderhavig bestemmingsplan.

Oegstgeesterweg

Deze weg is in de gemeente Leiden een belangrijke gebiedsontsluitingsweg waarop een maximum snelheid van 50 km/uur geldt.

Cultuurhistorisch waardevolle elementen

In de directe nabijheid van het plangebied liggen twee belangrijke cultuurhistorische elementen: het landgoed Oud-Poelgeest (in Oegstgeest) als rijksmonument en de Kikkermolen op de kop van het Heempark (in Leiden) eveneens een rijksmonument.

2.2.2 Locatiekeuze

In de bestuursovereenkomst tussen de gemeenten Leiden en Oegstgeest wordt als locatie voor de gewenste ontsluiting met brug over de Haarlemmertrekvaart een verbinding aangegeven in het zuidwesten van de wijk Poelgeest, gericht op een verbinding met de Oegstgeesterweg (zie onderstaande afbeelding). Zowel ruimtelijk als verkeerskundig is dit de meest logische locatie. De lengte van de verbinding tussen de Hugo de Vrieslaan, woongebied Trekvaartplein en de Oegstgeesterweg wordt op de voorgestane locatie tot een minimum beperkt. Daarbij komt dat de planlocatie open grond betreft. Verkeerskundig gezien wordt de bestaande infrastructuur optimaal benut en worden ongewenste verkeersstromen in de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein voorkomen.

Volledigheidshalve is tevens een brugaansluiting beschouwd van de Jac. P. Thijsselaan, via de tennisbanen en een brug over de Haarlemmertrekvaart naar de Oegstgeesterweg. Grootschalige particuliere grondposities, een ongewenste passage van het Heempark en ligplaatsen van woonboten maken deze optie echter niet doelmatig. Daarbij komt dat deze optie aanvullende uitvoeringskosten kent: in de Haarlemmerweg moet ter plaatse van de brug een onderdoorgang worden gemaakt met een vrije doorrijhoogte van minimaal 4,50 meter en daarnaast wordt de brug langer doordat deze onder een hoek over de Haarlemmertrekvaart wordt aangelegd.

Op grond van deze analyse is de situering van de brugverbinding zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst gehandhaafd.



Locatie brugverbinding

Bij het bepalen van de situering van de exacte locatie van de brug is rekening gehouden met verschillende aspecten. Allereerst is het van belang dat de biotoop rond de Kikkermolen wordt gerespecteerd, evenals de landgoedbiotoop die op grond van de Provinciale Verordening ligt bij het landgoed Oud-Poelgeest. Ook is de minimaal vereiste vrije doorvaarthoogte van belang. Tot slot moet uiteraard rekening worden gehouden met de relevante omgevingsaspecten bij de exacte positionering van de brug. De verplichte onderzoeksaspecten zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van deze toelichting, de voor de exacte plaatsbepaling relevante aspecten worden hieronder uiteengezet.

Cultuurhistorie

Het landgoed Oud-Poelgeest ligt in de directe nabijheid van het plangebied. Het landgoed is een beschermd rijksmonument. Op grond van de Provinciale Verordening Ruimte (vastgesteld op 2 juli 2010 en sindsdien jaarlijks geactualiseerd) moet rond het landgoed rekening worden gehouden met een landgoedbiotoop. Dat houdt in dat bij het tot stand brengen van ontwikkelingen in de directe omgeving van het Rijksmonument moet worden gezien of door die ontwikkelingen de monumentale aspecten van het landgoed niet worden aangetast.

Voor het landgoed Oud-Poelgeest zijn op grond van de Verordening Ruimte de zichtlijnen van belang. De oeververbinding over de Haarlemmertrekvaart ligt nabij de te beschermen zichtlijnen van het landgoed Oud-Poelgeest. In de paragrafen 3.1.2 (onder 'Provinciale Verordening Ruimte') en 4.3 van de toelichting wordt nader ingegaan op de cultuurhistorische aspecten van dit bestemmingsplan.

Molenbiotoop

Ten zuiden van het plangebied ligt de Kikkermolen. Die molen is een beschermd Rijksmonument. Rond de molen moet rekening worden gehouden met een molenbiotoop. Dit houdt in dat binnen 100 meter rond de molen geen extra bebouwing mag worden opgericht en dat de hoogte van nieuwe bebouwing buiten die 100- meter zone moet zijn afgestemd op de hoogte van de Kikkermolen. Hoe verder de nieuwbouw is verwijderd van de molen, hoe hoger de nieuwbouw mag zijn.

In de paragrafen 3.1.2 (onder 'Provinciale Verordening Ruimte') en paragrafen 4.3 en 4.4 van de toelichting wordt nader ingegaan op de cultuurhistorische aspecten van dit bestemmingsplan.

Milieuaspecten (geluidhinder en luchtkwaliteit)

Bij de realisatie van een verbinding tussen de Oegstgeesterweg en de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein moet rekening worden gehouden met mogelijke gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidbelasting voor bestaande woningen. De brug over de Haarlemmertrekvaart – en de aan en afvoerwegen – zullen worden ingericht als 30-km gebied in aansluiting op het verkeersregime van de wijk Poelgeest.

Daarmee worden mogelijke gevolgen voor luchtkwaliteit en geluid zoveel mogelijk beperkt.

De gevolgen van de oeververbinding voor de geluidbelasting en luchtkwaliteit zijn in beeld gebracht in de paragrafen 4.5.2 en 4.5.3 van de toelichting.

Lichthinder

Bij het op- en afrijden van de brug over de Haarlemmertrekvaart kunnen de direct omliggende woningen mogelijk lichthinder ervaren van autolampen. In het ontwerp van de brug wordt dit effect zoveel mogelijk beperkt. Er is onderzoek uitgevoerd naar het al dan niet voorkomen van lichthinder door realisatie van de brug. De resultaten van dit onderzoek worden beschreven in paragraaf 4.9 van deze toelichting.

Doorvaarthoogte

Het provinciale Recreatie Vaarwegenplan 1984 vormt het toetsingskader voor het te voeren beleid voor niet-provinciale vaarwegen. Op basis van het Recreatie Vaarwegenplan moet rekening worden gehouden met een doorvaarthoogte van 2,20 meter. Dit is meegenomen in het ontwerp van de Brug Poelgeest.

Afweging

Bij het kiezen van een locatie voor de nieuwe oeververbinding en bij het maken van een ontwerp voor de brug moet rekening worden gehouden met alle omgevingsfactoren die in deze specifieke situatie van belang zijn. De belangrijkste van die factoren zijn hiervoor aangegeven.

Het is onmogelijk om een oeververbinding te maken waarin alle beschreven onderwerpen volledig worden gerespecteerd. Dat betekent dat er – vanwege het grote maatschappelijke belang van een goede ontsluiting – een afweging moet worden gemaakt. Allereerst moet worden voldaan aan de vereiste doorvaarthoogte zoals opgenomen in het provinciale Recreatie Vaarwegenplan. Dat heeft consequenties voor het ontwerp, maar ook voor de ligging van de brug.

Vervolgens speelt de molenbiotoop van de Kikkermolen een belangrijke rol. Bekeken is of het brugtracé buiten de 100 meter zone rond de Kikkermolen kon worden gebouwd. Binnen de 100 meter zone is geen nieuwe bebouwing toegestaan. Buiten die 100 meter zone is de hoogte van nieuwbouw afhankelijk van de hoogte van de molen. Omdat de Kikkermolen klein en laag is, zou de brug heel laag boven het water moeten worden gebouwd. Daarmee zou doorvaart over en onderhoud van de Haarlemmertrekvaart onmogelijk worden en dit is tevens strijdig met het provinciale Recreatie Vaarwegenplan.

Tenslotte moet rekening worden gehouden met de landgoedbiotoop van Oud-Poelgeest. Rekening houdende met de relevante aspecten ten gevolge van het Recreatie Vaarwegenplan en de molen- en landgoedbiotoop, is uiteindelijk geopteerd voor een brugtracé dat het landgoed uitsluitend in de uiterste periferie doorsnijdt.

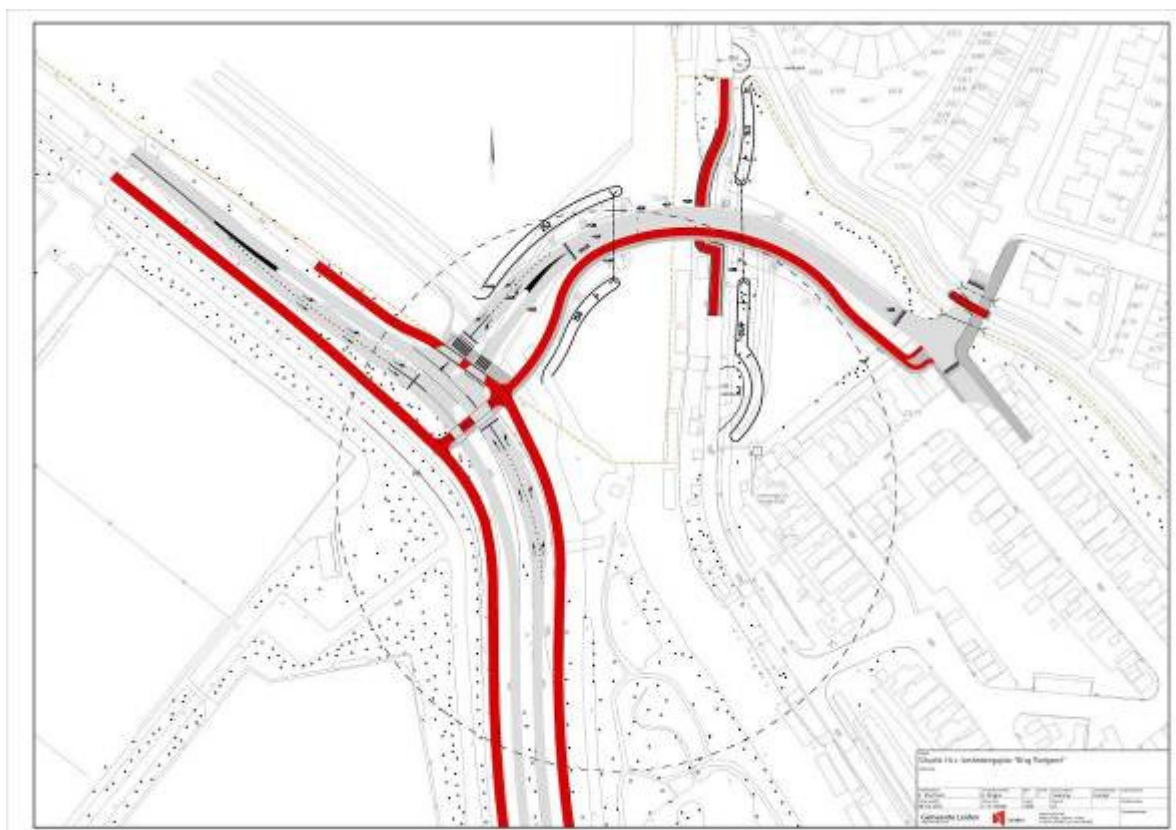
Bij het maken van de benodigde afweging heeft, wegens de ligging in c.q. nabij de molen- en landgoedbiotoop, nauwe afstemming plaatsgevonden met ambtenaren van de provincie Zuid-Holland. In een afweging van de hierboven beschreven omgevingsfactoren in relatie tot het maatschappelijk belang van de goede ontsluiting is een keuze gemaakt voor de locatie van de brug en de hoogte van de brug zoals die nu in onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Deze keuze is strijdig met de Provinciale Verordening. Vanwege het grote openbaar belang van de geplande ontwikkeling, is er aanleiding om ontheffing als bedoeld in artikel 15 lid 1 van de provinciale Verordening Ruimte te verlenen. In paragraaf 3.1.2 (onder 'Provinciale Verordening Ruimte'), evenals paragraaf 4.3 wordt hierop nader ingegaan. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben vervolgens ingestemd met de benodigde afwijking ten aanzien van de landgoedbiotoop en hebben de benodigde ontheffing aangaande de molenbiotoop verleend.

2.3 Ontwerp en inrichting

2.3.1 Ontsluitingsweg

Uit het verkeersmodelonderzoek, beschreven in de notitie 'Verkeersonderzoek brug Poelgeest' (Goudappel Coffeng, kenmerk BPL006/Nhn/0024, 20 februari 2012, bijlage 2 bij deze toelichting), blijkt dat de geplande ontsluitingsweg tussen de Hugo de Vrieslaan en de Oegstgeesterweg in Leiden een verkeersintensiteit zal kennen van circa 3.900 mvt/etmaal. De weg kan in principe worden ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Zoals eerder vermeld in paragraaf 2.1.3 geeft het CROW in de ASVV 2004 ter indicatie een intensiteit van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarmee past de te verwachten verkeersintensiteit ruimschoots binnen de marges die door het CROW worden aangegeven.

Bij de inrichting als erftoegangsweg is het van belang dat de toegestane snelheid van 30 km/u wordt afgedwongen door de inrichting. Zo is er bijvoorbeeld geen rijrichtingscheiding aanwezig. In het ontwerp van de Brug Poelgeest is gekozen voor een vrijliggend fiets- en voetpad, dit is ongebruikelijk vanuit de inrichting als erftoegangsweg. Echter, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt dit noodzakelijk geacht.



Referentieontwerp nieuwe ontsluitingsweg

2.3.2 Haarlemmerweg

De Haarlemmerweg wordt als doorgaande weg afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en ten noorden en zuiden van de ontsluitingsweg voorzien van een keerlus. Het afgesloten deel van de Haarlemmerweg wordt afgewaardeerd tot een verbinding voor langzaam verkeer, in de vorm van een gescheiden fiets- en voetpad. Door middel van een onderdoorgang passeren voet- en fietspad de nieuwe ontsluitingsweg.

2.3.3 Referentieontwerp

In het kader van het bestemmingsplan is een referentieontwerp opgesteld voor de ontsluitingsweg c.a. (zie bovenstaande afbeelding). Dit ontwerp geeft slechts een binnen de grenzen van het bestemmingsplan mogelijke oplossing aan. Het definitieve ontwerp dat in het kader van de omgevingsvergunning zal worden ingediend kan hiervan afwijken, binnen de grenzen van het bestemmingsplan.

2.3.4 Kruispunten

In gedeeld opdrachtgeverschap van de gemeenten Leiden en Oegstgeest heeft Adviesbureau Goudappel Coffeng een doorrekening gemaakt van de volgende kruispunten:

1. Kruispunt nieuwe ontsluitingsweg – Oegstgeesterweg;
2. Kruispunt nieuwe ontsluitingsweg – Trekvaartplein;
3. Kruispunt nieuwe ontsluitingsweg – Hugo de Vrieslaan.

De resultaten van de doorrekening zijn opgenomen in de notitie 'Verkeersonderzoek brug Poelgeest' (Goudappel Coffeng, kenmerk BPL006/Nhn/0024, 20 februari 2012, bijlage 2 bij deze toelichting). In het rekenmodel is onder andere aandacht besteed aan intensiteit, capaciteit, gemiddelde en maximale wachtrij en gemiddelde wachttijd. Een en ander is in beeld gebracht op de verschillende wegdelen en in de avondspitsperiode (maatgevend in de kruispuntberekeningen).

Kruispunt nieuwe ontsluitingsweg – Oegstgeesterweg

Dit kruispunt is doorgerekend als een kruispunt met verkeersregelininstallatie en als rotonde. Ten aanzien van de rotonde is gerekend met de varianten enkelstrooksrotonde en gestrekte knierotonde. Uit de doorrekening is gebleken dat de kruispuntoplossing met verkeersregelininstallatie gezien de te verwachten verkeersintensiteiten de verkeersstromen voldoende kan afwikkelen. Bij een enkelstrooksrotonde is dat niet het geval. Een gestrekte knierotonde kan daarentegen de verkeersstromen eveneens goed verwerken.

Op basis van deze doorrekening is gekozen voor een kruispunt met verkeersregelininstallatie. Deze kent, in vergelijking tot een gestrekte knierotonde, een kleiner ruimtebeslag. Hiermee wordt de ruimtelijke impact van de nieuwe infrastructuur beperkt.

Kruispunt nieuwe ontsluitingsweg – Trekvaartplein

Het kruispunt met het Trekvaartplein is doorgerekend als gelijkwaardig kruispunt, dus zonder verkeersregelininstallatie en voorrang voor bestuurders van rechts. Uit de kruispuntberekening blijkt dat het kruispunt de verkeersstromen zeer goed kan verwerken. Op het kruispunt zitten fietsers op de fietskruising vanaf de Broekweg in de voorrang. Het kruispunt heeft ruimschoots voldoende bufferruimte om dit overstekend langzaam verkeer te verwerken.

Het voorgestelde gelijkwaardige kruispunt is derhalve een goede oplossing gezien de te verwachten verkeersintensiteiten.

Kruispunt nieuwe ontsluitingsweg – Hugo de Vrieslaan

Uitgangspunt is een gelijkwaardig kruispunt. Uit de kruispuntberekeningen blijkt dat het kruispunt de verwachte verkeersintensiteiten zeer goed kan verwerken. Een gelijkwaardig kruispunt is derhalve een goede oplossing.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat de voorgestelde kruispuntoplossingen vanuit verkeerskundig oogpunt gezien goede oplossingen zijn.

3. Ruimtelijk beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de beleidskaders die van belang zijn voor voorliggend bestemmingsplan. Paragraaf 3.1 betreft de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op sectoraal beleid op het gebied van verkeer en vervoer.

3.1 Ruimtelijk beleid

3.1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld op 13 maart 2012, staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Onder andere beschrijft de SVIR in welke infrastructuurprojecten het Rijk de komende jaren wil investeren. Verder beschrijft de SVIR decentralisatie: provincies en gemeenten krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

De SVIR vervangt verschillende nota's, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de Structuurvisie Randstad 2040. De SVIR streeft naar een Nederland dat concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig is. De aanpak van het Rijk geeft ruimte aan regionaal maatwerk, het voorop zetten van de gebruiker, scherpe prioritering van investeringen en de verbinding van ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. Uitgangspunten hierbij zijn vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve betrokkenheid van het Rijk.

Het Rijk geeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte duidelijk aan dat de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal wordt overgelaten aan de provincies. Sturing op verstedelijking zoals de Rijksbufferzones wordt door het Rijk losgelaten. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen heeft het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking opgenomen (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Het voorliggend bestemmingsplan kent een ontwikkelingsgericht karakter. De voorgenomen tweede ontsluitingsweg voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein betreft een lokale ontwikkeling, binnen bestaand bebouwd gebied. Deze ontwikkeling raakt het nationale belang niet en noodzaakt geen nadere beoordeling in het kader van de ladder voor duurzame ontwikkeling. Derhalve is onderhavige ontwikkeling niet strijdig met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

AMvB Ruimte en Besluit algemene regels ruimte ordening

In de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid heeft het kabinet haar nationale ruimtelijke plannen gepresenteerd. In de Realisatieparagraaf is beschreven welke instrumenten het rijk onder de nieuwe Wro inzet om haar ruimtelijke belangen te realiseren. De belangen die juridisch doorwerking behoeven, zijn opgenomen in het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

De AMvB Ruimte omvat de ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) en heeft directe gevolgen voor de ruimtelijke besluitvorming van andere overheden. De eerder uitgebrachte PKB's hebben onder de nieuwe Wro de status van structuurvisie gekregen en zijn daarmee niet langer bindend voor andere partijen. De AMvB Ruimte bevat daarom, passend binnen het nieuwe stelsel van de Wro, een zo beleidsneutraal mogelijke vertaling van deze bestaande ruimtelijke kaders uit de PKB's Nota Ruimte, Derde Nota Waddenzee, Structuurschema Militaire Terreinen en Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Het betreft de kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, de nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee.

Met de AMvB Ruimte maakt het rijk duidelijk aan welke regels provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen moeten voldoen en wat de ruimte is waarbinnen provincies en gemeenten hun eigen ruimtelijke belangen vorm kunnen geven.

Op 1 oktober 2012 is de ontwerp AMvB Ruimte aangevuld. Op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn onderwerpen toegevoegd. Het betreft rijksregels inzake de Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd.

Relevant toetsingsonderdeel uit de AMvB Ruimte betreft de regionale watersystemen.

Regionale watersystemen

Provincies en gemeenten dienen er zorg voor te dragen dat bestemmingsplannen in lijn zijn met het (regionale) waterplan. In de waterparagraaf (zie paragraaf 4.6) wordt nader ingegaan op het aspect water. De regels die in de AMvB Ruimte zijn gesteld, werken door in de provinciale verordening. In voorliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met de bepalingen uit de verordening ruimte (zie paragraaf 3.1.2).

Het bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met de AMvB Ruimte.

3.1.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' (2010)

Op 2 juli 2010 is de structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' vastgesteld door Provinciale Staten. In de structuurvisie worden de provinciale belangen benoemd en is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om deze belangen te behartigen. De structuurvisie is zelfbindend voor de provincie. Het toetsingskader voor gemeenten is uitgewerkt in de Provinciale Verordening. In 2011 en begin 2013 heeft een herziening op de provinciale structuurvisie plaatsgevonden.

De kern van de structuurvisie 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. Gestreefd wordt naar een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid en een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

In de structuurvisie is aangegeven welke zaken de provincie Zuid-Holland van provinciaal belang acht. Hiervoor zijn vijf integrale hoofddopgaven benoemd:

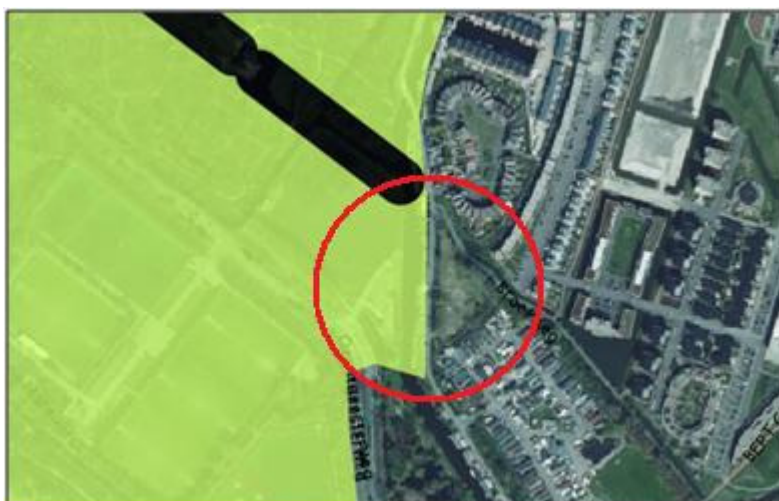
- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

In de structuurvisie is de ruimtelijke hoofdstructuur van Zuid-Holland in het jaar 2020 vastgelegd. De hoofdstructuur wordt gevormd door drie eenheden: het stedelijk gebied in het westen en midden van de provincie, het landelijk gebied in het oosten, noorden en zuiden van de provincie en de Zuidvleugelgroenstructuur die het stedelijk netwerk en het landelijk gebied verbindt. Sturing vindt plaats op basis van ruimtelijke kwaliteiten en ruimtelijke functies, die op een kwaliteitskaart en een functiekaart in beeld zijn gebracht. De Kwaliteitskaart bestaat uit verschillende kaartlagen. Deze worden hieronder beschreven, evenals de functiekaart. Per kaart is het plangebied rood omcirkeld.



Uitsnede Kwaliteitskaart 2020 – Beleving van Zuid-Holland (Provinciale Structuurvisie)

Het groene gebied op bovenstaande uitsnede betreft een gebied van stedelijk groen en recreatiegebied. Dit gebied is gericht op de versterking (en ordening) van de recreatieve functie en groenstructuur.



Uitsnede Kwaliteitskaart 2020 – Kustlandschap (Provinciale Structuurvisie)

In de kaartlaag Kustlandschap is een lichtgroen vlak opgenomen. Dit betreft een gebied dat is aangemerkt als landgoederenlandschap / -zone. De beleidsuitgangspunten voor deze zone richten zich op de versterking van de recreatieve functie en de groenstructuur en daarnaast de ontwikkeling en het behoud van vitale en waardevolle landschappen. De zwarte lijn op bovenstaande uitsnede is aangeduid als zichtlijn.



Uitsnede Kwaliteitskaart 2020 – Stedelijke occupatie (Provinciale Structuurvisie)

Het kaartbeeld Stedelijke occupatie geeft weer dat het gehele gebied is aangeduid als stedelijk gebied (het grijze vlak). Beleidsuitgangspunten voor het stedelijk gebied zijn voldoende aanbod van verschillende woonmilieus en de versterking van het stedelijk netwerk. Een deel van het plangebied wordt overlapt door een groen vlak, dit betreft de aanduiding stedelijk groen. Deze aanduiding brengt echter geen nadere uitgangspunten met zich mee. De rode arcering, buiten het plangebied van onderhavig bestemmingsplan gelegen, duidt de stads- en dorpsrand aan.



Uitsnede Functiekaart 2020 (Provinciale Structuurvisie)

Op de Functiekaart 2020 ligt het gebied Brug Poelgeest deels binnen het gebied dat is aangeduid als 'stedelijk groen' en deels binnen het gebied aangeduid als 'stads- en dorpsgebied'. Stedelijk groen betreft het groengebied binnen stads- en dorpsgebied met als hoofdfunctie recreatie waaronder parken en sportvoorzieningen, volkstuinen en/of begraafplaats. Het stedelijk groen vormt onderdeel van de Zuidvleugelgroenstructuur. Beleidsdoelstelling voor dit gebied betreft het versterken van de recreatieve functie en de groenstructuur. De aanduiding stads- en dorpsgebied geeft aan dat dit een aaneengesloten bebouwd gebied betreft, waarin de functies wonen, werken en voorzieningen gemengd en gescheiden voorkomen. Gestreefd wordt naar versterking van het stedelijk netwerk, voldoende aanbod in verschillende woonmilieus en het behoud en de ontwikkeling van vitale en waardevolle landschappen.

Het provinciaal beleid is erop gericht om verstedelijking zoveel mogelijk te concentreren in en rond steden in het stedelijk netwerk. Alle kernen (zowel binnen als buiten het stedelijk netwerk) in de provincie zijn omgeving door bebouwingscontouren, die de grens van de bebouwingmogelijkheden voor wonen en werken aangeven. De bebouwingscontouren zijn strak getrokken rond het bestaand stedelijk gebied en de kernen, rekening houdend met plannen waarmee de provincie heeft ingestemd en waarbinnen de woningbouwopgave tot 2020 kan worden geacommodeerd. Bij uitzondering kan (beperkte) verstedelijking buiten deze contouren plaatsvinden, mits de kwaliteiten van het gebied daardoor kunnen worden versterkt.

Het bestemmingsplan Brug Poelgeest draagt bij aan de versterking van het stedelijk netwerk en aan de bereikbaarheid (en daarmee versterking) van de recreatieve functies in de omgeving van het plangebied. Het bestemmingsplan past binnen de kaders van de Provinciale Structuurvisie.

Verordening Ruimte (2010)

In de Verordening Ruimte, vastgesteld in 2010 en geactualiseerd in 2011 en begin 2013, zijn regels opgenomen waaraan gemeentelijke bestemmingsplannen moeten voldoen. Op basis van de provinciale belangen, zoals benoemd in de structuurvisie, zijn in de verordening voor diverse aspecten regels opgenomen. Er gelden onder meer regels voor de nieuwbouw van woningen, kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel, voor agrarische bedrijven, voor de ecologische hoofdstructuur en voor molenbiotopen.

In de Verordening Ruimte is onder meer vastgelegd dat nieuwvestiging of uitbreiding van stedelijke functies, op een aantal uitzonderingen na, in principe binnen de bebouwingscontouren dient plaats te vinden. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt binnen de actuele bebouwingscontour. De zone aan weerszijden van de Haarlemmertrekvaart is aangeduid als primaire en regionale waterkering.

Primaire en regionale waterkering

Waterveiligheid is een provinciaal belang. Het kustfundament, de primaire waterkeringen en de regionale waterkeringen zijn daarom vastgelegd. Collectieve waarden zoals veiligheid worden hierdoor beschermd.

In de ontwerp AMvB ruimte is regelgeving opgenomen ten aanzien van het kustfundament. Het gaat in dit kader om de begrenzing van het kustfundament, om de kust als kernkwaliteit en om het vastleggen van de primaire waterkering. Het kustfundament omvat het gehele zandgebied, nat en droog, dat als geheel van belang is als drager van functies in het kustgebied. Het rijk waarborgt voor de realisatie van een duurzame veiligheid tegen overstromingen vanuit zee dat in het kustfundament voldoende ruimte beschikbaar is en blijft voor de versterking van de zeewering. De provincie Zuid-Holland heeft de landinwaartse begrenzing nader bepaald en vastgelegd. De regeling die van toepassing is voor de gebieden gelegen binnen het kustfundament is opgenomen in de AMvB Ruimte.

In deze verordening is regelgeving opgenomen voor de regionale en primaire waterkeringen. Voor bestemmingsplannen zijn randvoorwaarden opgenomen die een onbelemmerde werking, instandhouding en het onderhoud van de primaire en regionale waterkeringen mogelijk maken. Dit geldt voor de beschermingszone en de kernzone die hoort bij de waterkeringen zoals opgenomen in de vastgestelde leggers van de waterschappen.

De relevante regelgeving voor de primaire en regionale waterkering is opgenomen in onderhavig bestemmingsplan. De zone aan weerszijden van de Haarlemmertrekvaart is voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – waterkering' met bijbehorende regeling.

Molenbiotoop

De provincie Zuid-Holland vindt het culturele erfgoed een belangrijke kwaliteit van de leefomgeving. Instandhouding van dit culturele erfgoed draagt bij aan versterking van de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie heeft in de Verordening Ruimte het toetsingskader uiteengezet waaraan ruimtelijke plannen van gemeenten moeten voldoen. Hierin is ook het beleid met betrekking tot molenbiotopen opgenomen. In ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden in het plangebied. Voor traditionele windmolens moeten de windvang en het zicht op de molen voldoende zijn gegarandeerd. Daartoe dienen ruimtelijke plannen te voldoen aan de volgende voorwaarden:

- binnen een straal van 100 m, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, mag geen nieuwe bebouwing worden opgericht/beplanting aanwezig zijn, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;
- binnen de straal van 100 tot 400 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, moet wat betreft nieuwe bebouwing en beplanting het volgende zijn geregeld:
 - als de molen ligt in het gebied buiten de bebouwingscontouren (kaart 1 van de Verordening) mag de maximale hoogte niet meer bedragen dan 1/100ste van de afstand tussen bouwwerk/ beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek (1 op 100-regel);

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

In voorliggend bestemmingsplan is deze regeling verwerkt. Op de verbeelding is voor het gebied binnen de molenbiotoop de aanduiding 'vrijwaringszone - molenbiotoop' opgenomen. In de regels zijn voor de gronden met deze aanduiding beperkingen gesteld voor wat betreft de hoogte van bebouwing en beplanting.

De afstand van de te bouwen brug tot aan de molen is circa 90 meter. Binnen een afstand van 100 meter vanaf de molen mag volgens de Verordening Ruimte niet hoger worden gebouwd dan de onderste punt van de verticaal staande wiek. Omdat de molen verhoudingsgewijs klein is, is de hoogte van de brug beduidend groter dan in de Verordening is beoogd. Gelet op:

- het grote maatschappelijke belang van de brug,
- de uitkomsten van het windonderzoek dat aangeeft dat de bouw van de brug op de windvang van de molen verwaarloosbaar zullen zijn (zie paragraaf 4.4),
- de provinciale subsidie die is verleend voor realisatie van de Brug Poelgeest, en
- het feit dat het bestemmingsplan Poelgeest (waarin de bouw van een brug mogelijk werd gemaakt) door Gedeputeerde Staten werden goedgekeurd,

is er in dit bijzondere geval voldoende aanleiding geweest om ontheffing als bedoeld in artikel 15 lid 1 van de Verordening Ruimte te aan te vragen. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met de Provincie Zuid-Holland en de ontheffing is op 29 januari 2013 verleend (bijlage 15 bij deze toelichting).

Landgoedbiotoop

De historische landgoederen in Zuid-Holland worden door de Provincie als in sterke mate bepalend gezien voor de identiteit en unieke kwaliteit van een gebied en daarmee ook de leefbaarheid en het welbevinden van bewoners en bezoekers. Het provinciaal beleid is gericht op de bescherming en versterking van de historische landgoederen en hun ontsluiting voor een breed publiek. De provincie wil de waarden van de historische landgoederen integraal meewegen in ruimtelijke orderings- en ontwikkelingsprocessen. Dit provinciaal belang wordt geborgd aan de hand van een 'landgoedbiotoop' in de provinciale Verordening Ruimte. De landgoedbiotoop strekt tot bescherming van de buitenplaats van een landgoed.

Op grond van de kenmerken van een buitenplaats kunnen de volgende ruimtelijke kenmerken een beschermingszone rond een buitenplaats noodzakelijk maken:

- de buitenplaats zelf en daaromheen;
- de koppeling van het landgoed aan een structuur;
- het panorama;
- de zichtlijn;
- het blikveld.

Aan landgoed Oud-Poelgeest zijn middels de provinciale kaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur de volgende kenmerken en waarden toegekend:	
Kern:	huis met tuin / park.
Basisstructuur:	Poelgeesterweg en Haarlemmertrekvaart.
Zichtlijn:	naar de weg in het noordwesten (de Laan van Oud Poelgeest) en de Haarlemmertrekvaart in het zuidoosten.
Panorama:	geen.
Blikveld:	ten zuidwesten.

Uitgangspunt bij de bescherming van de biotoopwaarden is een 'nee, tenzij'-beleid. Dat wil zeggen dat geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn, tenzij gericht op de verbetering en versterking van de kwaliteit van het landgoed en de biotoop. Daarbij gaat het met het oog op de exploitatie van het landgoed ook om behoud door ontwikkeling. Nieuwe ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die (nog) niet mogelijk waren in het tot dan toe vigerende bestemmingsplan.

In het kader van het 'nee, tenzij'-beleid zijn er geen bouwwerken toegestaan die de biotoopwaarden aantasten en wordt de ruimte vrij en open gehouden. Ook andere nieuwe ontwikkelingen, zoals de aanleg van groen/ vijvers, infrastructuur en dergelijke dienen de waarden van de biotoop niet aan te tasten en dienen gericht te zijn op behoud, verbetering en/of versterking van de kwaliteit van die waarden. Voorts dient, voor zover van toepassing, rekening te worden gehouden met eisen vanuit de wettelijke bescherming van specifieke onderdelen van de biotoop op grond van de Monumentenwet, Wet op de Archeologische Monumentenzorg, Natuurbeschermingswet en dergelijke.



Uitsnede kaart Landgoederen – Provinciale Verordening Ruimte

Het bestemmingsplan Brug Poelgeest maakt ontwikkelingen mogelijk binnen de landgoedbiotoop van landgoed Oud-Poelgeest (zie bovenstaande afbeelding). De geplande weg tussen de Oegstgeesterweg en de brug over de Haarlemmertrekvaart valt binnen dit biotoop. De brug zelf, alsmede de geplande infrastructuur aan de oostzijde van de Haarlemmertrekvaart, valt buiten het landgoedbiotoop. De (weliswaar beperkte) bouw mogelijkheden die mogelijk worden gemaakt in onderhavig bestemmingsplan binnen de landgoedbiotoop zijn in beginsel niet in overeenstemming met de Verordening Ruimte. De mogelijkheden strekken immers niet tot bescherming, verbetering of versterking van het biotoop. In onderhavig geval is echter sprake van een groot openbaar belang en bestaat – blijkens het uitgevoerde variantenonderzoek – geen andere reële mogelijkheid om de gewenste doelen te realiseren. Onder 'groot openbaar belang' kan, ingevolge de Verordening, worden verstaan de aanleg van een verkeersweg. In onderhavig bestemmingsplan is sprake van een groot openbaar belang. De onderbouwing hiervan is opgenomen in de paragrafen 2.1.3 en 2.2.1 van deze toelichting. Derhalve wordt geconcludeerd dat kan worden afgeweken van het bepaalde ten aanzien van de landgoedbiotoop op grond van de afwijkingsmogelijkheid die de Verordening Ruimte biedt. Over dit onderwerp is in de voorbereiding op dit bestemmingsplan nauw samengewerkt met de Provincie en de Provincie heeft op 14 mei 2012, in het kader van het wettelijk vooroverleg, formeel ingestemd met de verzochte afwijking (bijlage 16 bij deze toelichting).

Zorgvuldigheidshalve is in het uitgevoerde cultuurhistorische onderzoek (MAB, CHER Bestemmingsplangebied 'Trekvaartbrug' Leiden / Oegstgeest, maart 2011, bijlage 4 bij deze toelichting) eveneens aandacht besteed aan de landgoedbiotoop. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de doorsnijding van de landgoedbiotoop door de tweede ontsluitingsweg in de uiterste periferie van het landgoed plaatsvindt, waardoor de negatieve invloed op de landgoedkern alsmede het totale terrein als gering wordt beoordeeld. In paragraaf 4.3 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de landgoedbiotoop, voor zover deze hierbinnen valt.

In voorliggend bestemmingsplan is een regeling verwerkt ten aanzien van de landgoedbiotoop. Op de verbeelding is voor het gebied binnen de landgoedbiotoop de aanduiding 'vrijwaringszone – landgoedbiotoop' opgenomen. In de regels zijn voor de gronden met deze aanduiding beperkingen gesteld voor wat betreft bouw mogelijkheden.

3.1.3 Regionaal beleid

Regionale Structuurvisie Holland Rijnland (2009)

De gemeenten Leiden en Oegstgeest maken deel uit van de regio Holland-Rijnland. De Regionale Structuurvisie Holland-Rijnland is een beleidsdocument opgesteld door het samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland. De regionale structuurvisie schetst, op een lager ruimtelijk schaalniveau dan de provinciale structuurvisie, een beeld van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied dat zich uitstrekt tussen de gemeenten Hillegeom, Noordwijk, Nieuwkoop, Rijnwoude en Voorschoten.

Op 24 juni 2009 is de Regionale Structuurvisie vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is per 1 juli 2008 van kracht en verplicht gemeenten, provincies en het Rijk een structuurvisie vast te stellen voor hun grondgebied. Regio's zijn niet verplicht om een structuurvisie op te stellen, maar mogen dat wel. Dit houdt in dat de regionale structuurvisie geen wettelijk karakter heeft. Wel bindt de structuurvisie de deelnemende gemeenten om afspraken uit dit document uit te voeren. Als gemeenten van deze afspraken willen afwijken, moeten zij op regionaal niveau een oplossing vinden.

Het voornaamste doel van het beleid in de regionale structuurvisie is een juiste balans te vinden tussen het behoud van het unieke karakter van de regio, met haar bollenlandschap en historische kernen en steden, en de wenselijke toekomstige ontwikkelingen. Met de regionale structuurvisie hebben de Holland Rijnland-gemeenten de koers uitgezet voor de ruimtelijke inrichting van de gelijknamige regio. In de visie is een aantal keuzes gemaakt die de samenhang tussen de grote deelgebieden van de regio verbeteren: bollenstreek, kustzone, stedelijk gebied en Veenweide en Plassen.

In de Regionale Structuurvisie zijn zeven kernbeslissingen geformuleerd, die de belangrijkste keuzes weergeven:

1. Holland Rijnland is een topwoonregio
Het reserveren van grond voor woningen heeft ruimtelijke prioriteit.
2. Leiden vervult een regionale Centrumfunctie
De regio kiest voor versterking van de centrumfunctie van Leiden.
3. Concentratie stedelijke ontwikkeling
Bebouwing wordt geconcentreerd in de Aaneengesloten Stedelijke Agglomeratie van Katwijk tot en met Leiden, langs de Oude Rijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn conform de Transformatievisie Oude Rijnzone en in Alphen aan den Rijn.
4. Groen-blauwe kwaliteit staat centraal
Groen-blauwe raamwerk staat centraal bij alle ruimtelijke ontwikkelingen.
5. Het Groene Hart, de Bollenstreek en Duin, Horst en Weide blijven open
De regio kiest voor blijvende openheid van het Groene Hart, de Bollenstreek en Duin, Horst en Weide.
6. Twee speerpunten voor economische ontwikkeling: kennis en Greenports
Twee dragers zijn speerpunt voor de regionale economie.
7. Verbetering van de regionale bereikbaarheid
Bereikbaarheid is essentieel voor de regio.

Voor onderhavig bestemmingsplan zijn met name de punten 4 en 7 van belang. Het bestemmingsplan doet geen afbreuk aan functionele mogelijkheden van de Haarlemmertrekvaart als onderdeel van het Groen-Blauwe raamwerk. Daarbij draagt de geplande tweede ontsluitingsweg voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein met brug over de Haarlemmertrekvaart bij aan de verbetering van de (regionale) bereikbaarheid. Beide woongebieden worden beter ontsloten richting Leiden. Het bestemmingsplan Brug Poelgeest past binnen de kaders van de regionale structuurvisie.

3.1.4 Gemeente Leiden

Structuurvisie 2009 – 2025 (2009)

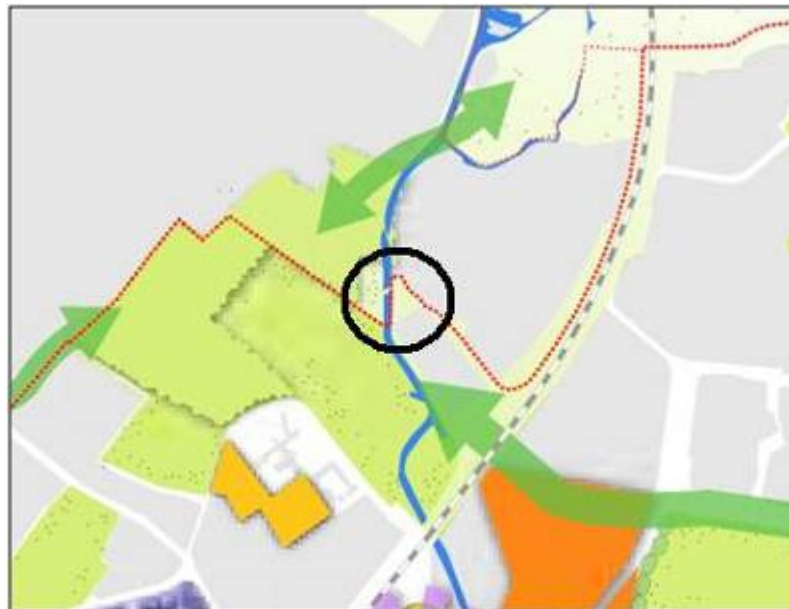
Op 17 december 2009 heeft de Gemeenteraad de structuurvisie 2009-2025 vastgesteld. De Structuurvisie gaat uit van bestaand beleid en is niet opgesteld om oude discussies over te doen of nieuwe te starten. De Structuurvisie bouwt voort op het Structuurplan Boomgaard van Kennis en de in 2004 vastgestelde Ontwikkelingsvisie: Leiden stad van ontdekkingen. De Structuurvisie is hiervan de ruimtelijke vertaling. Daarnaast is bij het opstellen van de Leidse Structuurvisie gebruik gemaakt van de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland. De prioriteiten die in de Regionale Structuurvisie voor Leiden zijn benoemd, vormen het uitgangspunt van de Leidse Structuurvisie. Ook het resultaat van de stadsgesprekken in 2004 en gesprekken met diverse partijen en partners zijn in de structuurvisie verwerkt. Tijdens deze gesprekken zijn de ruimtelijke ambities en verwachtingen van diverse partijen voor de komende 15 jaar geïnventariseerd. Dat heeft geleid tot een structuurvisie met de volgende ambities:

- de historische binnenstad wordt beter op de kaart gezet;
- het Bio Science Park en de kenniseconomie worden verder ontwikkeld;
- de bereikbaarheid wordt verbeterd;

- de groene en blauwe structuren in en rondom de stad worden versterkt en verbonden;
- de kansen die zich in het Stationsgebied, Transvaal/Vondellaan en op De Waard aanbieden worden benut om met wonen en werken een bijdrage te leveren aan de versterking van de kennisstad.

Het bestemmingsplan Brug Poelgeest valt geheel binnen de Structuurvisie 2009 – 2025. Op de Structuurvisiekaart Leiden 2025 is het westelijk deel van het plangebied - voor zover gelegen binnen de Leidse gemeentegrenzen - aangeduid als 'groenstructuur, stedelijk niveau'. De Haarlemmertrekvaart is opgenomen als 'waterstructuur'. De gronden ten oosten van de Haarlemmertrekvaart zijn aangeduid als 'landschap buitengebied'. Voor wat betreft de bereikbaarheid neemt de Structuurvisie de uitgangspunten van de Kadernota Bereikbaarheid over (zie paragraaf 3.2.2).

Het bestemmingsplan Brug Poelgeest draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van de woongebieden Poelgeest en het Trekvaartplein en omgeving en past derhalve binnen de beleidsdoelstellingen van de Leidse Structuurvisie.



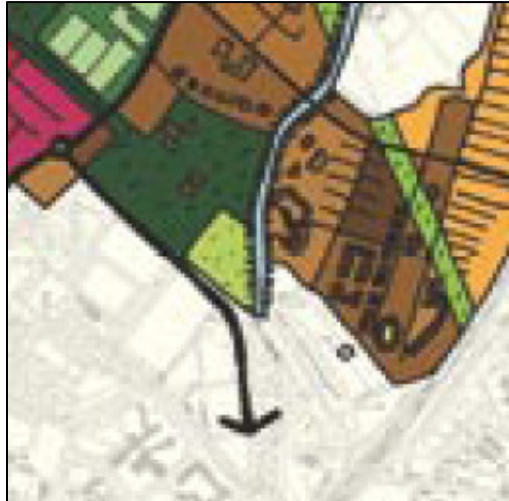
Uitsnede Structuurvisiekaart Leiden 2025 (met aanduiding plangebied)

3.1.5 Gemeente Oegstgeest

Structuurvisie Oegstgeest 2005 – 2020 (2005)

Op 30 juni 2005 is de Structuurvisie Oegstgeest vastgesteld door de gemeenteraad. De Structuurvisie vormt het kader waarbinnen de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente zich afspelen. Leidraad voor de Structuurvisie is het behoud van het dorpse karakter van Oegstgeest. Behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteiten – de dorpse uitstraling – van Oegstgeest bieden de voornaamste voorwaarden waarbinnen aan de woonwensen van de inwoners tegemoet wordt gekomen. De uitbreidingswijken Poelgeest en Nieuw Rhijngeest leveren een bijdrage aan de (regionale) woningbouwbehoefte.

Uit de plankaart bij de structuurvisie blijkt dat de gronden ten westen van de Haarlemmertrekvaart worden aangeduid als 'groen'. Dit betreft landgoed Oud-Poelgeest. De gronden ten oosten van de vaart worden, voor zover gelegen op het grondgebied van de gemeente Oegstgeest, aangeduid als 'deelgebied Poelgeest'. Dit betreft de uitbreidingswijk Poelgeest.



Uitsnede plankaart Structuurvisie Oegstgeest 2005 – 2020

In de Structuurvisie is de hoofdlijn op het gebied van verkeer het versterken van de doorstroomfunctie van de dorpsruiten en de regionale uitvalswegen, het tegengaan van (sluip)verkeer door de wijken en de verbetering van regionale en lokale langzaam verkeersroutes. Daarnaast is het van belang dat het 30 km-beleid binnen de woongebieden overal consequent wordt doorgevoerd. Hiermee wordt sluipverkeer voorkomen en de verkeersveiligheid bevorderd.

De door voorgenomen realisatie van een tweede ontsluitingsweg voor woongebied Poelgeest wordt de bereikbaarheid vergroot en de doorstroomfunctie op de ontsluitingswegen verbeterd. Een tweede ontsluiting beperkt daarnaast het (sluip)verkeer door de woonwijk Poelgeest, zowel van de eigen bewoners als van het woongebied Trekvaartplein in Leiden. Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan Brug Poelgeest bijdraagt aan de doelstellingen van de Structuurvisie Oegstgeest 2005 – 2020.

3.2 Sectoraal beleid

3.2.1 Provinciaal en regionaal

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 – 2020

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan (PVVP) van 21 januari 2004 beschrijft de provincie Zuid-Holland hoe zij de komende jaren haar beleid op het terrein van verkeer en vervoer vorm wil gaan geven. Speerpunten hierin zijn bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De provincie Zuid-Holland zet in op een beleid van beheerste groei van de mobiliteit. Daarbij wordt rekening gehouden met de individuele wensen en eisen die reizigers en het bedrijfsleven aan de kwaliteit van hun mobiliteit stellen.

Om de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden is ten eerste een kwaliteitsverhoging van het openbaar vervoer op alle niveaus vereist. Vervolgens dient een vermindering van congestie en een verbetering van de bereikbaarheid plaats te vinden. Om die reden worden kwaliteitseisen gesteld aan de trajectsnelheden van de verschillende typen wegverbindingen. Tot slot wordt gestreefd naar een toename van het fietsgebruik. Daartoe zal een volwaardig fijnmazig netwerk van zowel verkeersveilige, sociaal veilige, als comfortabele verbindingen moeten worden gerealiseerd.

De groei van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. Eén van de ambities van de provincie is dan ook het duurzaam verbeteren van de omgevingskwaliteit in Zuid-Holland door het oplossen van de belangrijkste knelpunten in de omgevingskwaliteit (te hoge uitstoot van vervuilende stoffen, geluidsoverlast en ruimtelijke versnippering) en het voorkomen van nieuwe knelpunten.

De ontwikkeling van een ontsluitingsweg voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein draagt bij aan de bereikbaarheid met inachtneming van de kwaliteit van de leefomgeving. De ontsluiting biedt kansen voor het openbaar vervoer en draagt bij aan de doelstelling om verbindingen voor langzaam verkeer te realiseren. Onderhavig bestemmingsplan geeft invulling aan de doelstellingen uit het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002 – 2020.

De Regio's Verbonden: Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek

Het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek en het Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio hebben in samenwerking met de provincie Zuid-Holland het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Leidse Regio en Duin- en Bollenstreek (RVVP) (27 juni 2002) op laten stellen. Het RVVP bestaat uit een samenhangend programma van afspraken voor het thema verkeer en vervoer voor de periode tot 2010 met een doorkijk naar de periode daarna tot 2020.

De samenwerkende regio's hebben de ambitie om een goed woon- en leefklimaat voor bewoners en een goed vestigingsklimaat voor bedrijven te creëren. Gestreefd wordt naar een natuurlijke samenhang tussen de ruimtelijke functies en de vervoersnetwerken. Alle locaties zijn gezien de aard en omvang van de functies bereikbaar, waarbij de directe omgeving leefbaar blijft. Om de regio bereikbaar en leefbaar te houden wordt gestreefd naar het verkrijgen van een goed verkeers- en vervoerssysteem.

De strategie uit het RVVP is onderverdeeld in vier aandachtsvelden: mobiliteit en ruimte, bereikbaarheid, leefbaarheid en bestuur, organisatie en financiën. Deze aandachtsvelden zijn verder uitgewerkt in maatregelen.

De voorgenomen realisatie van de Brug Poelgeest vergroot de bereikbaarheid van Poelgeest en Trekvaartplein en past uitstekend binnen de ambitie van het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek en het Samenwerkingsorgaan Verkeer en Vervoer Leidse Regio.

3.2.2 Gemeente Leiden

Kadernota bereikbaarheid

De gemeenteraad van Leiden heeft in mei 2009 de kaders van haar beleid ten aanzien van de bereikbaarheid van de stad vastgesteld. Als centrale ambitie, aansluitend op rijks- en provinciaal beleid, is voor het integraal verkeers- en vervoersbeleid voor Leiden gesteld dat de mobiliteitsvraag op een zo duurzaam mogelijke wijze moet worden gefaciliteerd waarbij tegelijkertijd de leefbaarheid wordt verbeterd.

Centraal binnen het beleid staat daarom 'het stimuleren van duurzame mobiliteit'. Het verkeers- en vervoerssysteem moet op termijn enerzijds een bijdrage leveren aan een kwalitatief goede leefomgeving (afname verkeersonveiligheid, geluidhinder en milieubelasting) en moet anderzijds de noodzakelijke bereikbaarheid van voorzieningen met de verschillende vervoerswijzen waarborgen. Uiteindelijk dient de voor de gebruiker meest voor de hand liggende vorm van vervoer ook de meest duurzame vorm te zijn.

In vergelijking tot andere steden fietst men in Leiden veel. Ondanks dat heeft de auto binnen Leiden een dominante positie. De autostructuur is echter niet optimaal, een goed rand- en ringwegenstelsel ontbreekt. De aansluitingen op het landelijk wegennet zijn goed, maar mede daardoor ook belast met congestie, met alle leefbaarheids en milieugevolgen van dien. Een logische en heldere bereikbaarheidsstructuur voor de binnenstad ontbreekt.

De voorgenomen ontwikkeling is weliswaar niet direct gericht op de binnenstad van Leiden, maar zorgt wel voor een optimalisatie van de autostructuur rondom woongebied Trekvaartplein. De verbinding tussen de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein en de binnenstad van Leiden worden verbeterd en derhalve past onderhavig bestemmingsplan binnen de Kadernota Bereikbaarheid van de gemeente Leiden.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan, Leiden, Stad in beweging (2006)

Leiden is strategisch gelegen als schakelpunt tussen de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Dat blijkt ook uit de mobiliteitscijfers. De gemiddelde Leidenaar maakt 10% meer verplaatsingen dan personen in vergelijkbare sterk stedelijke gemeenten. Om dit zowel nu als in de toekomst vlot en veilig te kunnen blijven doen zijn diverse inspanningen nodig.

Omdat het verkeers- en vervoersbeleid in Leiden verwerkt is in een groot aantal deelplannen is het integraal verkeers- en vervoersbeleid opgesteld. Hierin is de onderliggende visie verwoord, wordt de samenhang met andere vakdisciplines aangegeven, komen alle vervoerswijzen aan bod en is een actieplan opgesteld voor uitwerking van het beleid. Nadrukkelijk is daarbij gekeken naar de verwachtingen voor de toekomst.

Centraal binnen het plan staat het stimuleren van duurzame mobiliteit. Dat wil zeggen dat door de te nemen maatregelen enerzijds de noodzakelijke bereikbaarheid van voorzieningen met verschillende vervoerswijzen is gewaarborgd en anderzijds een bijdrage wordt geleverd aan een kwalitatief goede leefomgeving. De mobiliteitsvraag wordt gefaciliteerd uit oogpunt van vitaliteit en economie. Echter, Leiden als historische stad en verblijfplaats, waar de netwerkstructuur en de openbare ruimte niet optimaal zijn ontwikkeld op het massale autogebruik van de nieuwe tijd, noodzaakt wel tot een beheerste groei van de mobiliteit.

Er wordt sterk ingezet op behoud en verbetering van het aandeel langzaam verkeer in de verplaatsingen in de stad. Toekomstige mobiliteitsgroei wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan adequaat openbaar vervoer. De parkeerstrategie zet in op ontlasting van de (binnen)stad en opvang aan de stadsrand (P&R, transferia), gekoppeld aan het openbaar vervoer, zoals dat ook geldt voor de realisering van ontbrekende schakels in het rand- (A4-A44) en ring- (Kanalenroute, via Zijldijk) wegensysteem op langere termijn.

De ontwikkeling van een tweede ontsluitingsweg draagt bij aan een betere bereikbaarheid van onder meer het Trekvaartplein en omgeving met inachtneming van een goede leefomgeving. De ontsluiting biedt kansen voor het openbaar vervoer en draagt bij aan de doelstelling om verbindingen voor langzaam verkeer te realiseren. Bestemmingsplan Brug Poelgeest draagt bij aan de doelstellingen uit het gemeentelijke Verkeer- en Vervoers Plan.

Nota Cultureel Erfgoed Leiden 2005-2015 (2005)

De nota Cultureel Erfgoed Leiden is in 2005 vastgesteld en vervangt twee oudere nota's: de Leidse Monumentennota uit 1991 en de beleidsnota Archeologie 1996-2000, Toekomst voor Leids verleden uit 1996. Daarin is in 43 beleidsvoornemens het Leids erfgoedbeleid vastgelegd voor de periode 2005-2015.

De nieuwe nota pakt de beleidsterreinen Monumentenzorg en Archeologie gezamenlijk op. Dit is nodig om een integraal beleid te ontwikkelen ten aanzien van het cultureel erfgoed van Leiden, een ontwikkeling die landelijk al werd ingezet door de Belvédèrenota van 1999. Hierin werd vooral de nadruk gelegd op de integratie van cultuurhistorie in ruimtelijke ontwikkelingen, een aandachtspunt dat ook in deze nieuwe nota duidelijk naar voren komt. Ook andere ontwikkelingen die plaatsvinden binnen de monumentenzorg en archeologie komen tot uiting in deze nota; van de nieuwe archeologiewetgeving (Malta) tot de tegenwoordig veel grotere belangstelling voor het monument achter de gevel (bouwhistorie).

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan kent geen raakvlakken met de Nota Cultureel Erfgoed Leiden 2005-2015. Derhalve is onderhavige ontwikkeling niet strijdig met de deze Nota.

Monumentenverordening en monumentenlijst (2009)

De gemeente Leiden hanteert de Monumentenverordening 2009. Deze verordening geeft regels over hoe om te gaan met gemeentelijke monumenten. De bescherming van de monumenten is geregeld in de Monumentenwet of de gemeentelijke verordening.

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan bevat geen beschermde gemeentelijke monumenten en ligt niet in een beschermd stads- of dorpsgezicht. Derhalve is onderhavige ontwikkeling niet strijdig met de Monumentenverordening.

Beeldbepalende panden

Naast de aanwijzing van gemeentelijke monumenten hanteert de gemeente Leiden nog het instrument van Beeldbepalende Panden. Doel daarvan is de bijdrage aan de beeldkwaliteit van de openbare ruimte door de aanwezige historische bebouwing te borgen. De aanduiding en bescherming van de beeldbepalende panden wordt, indien relevant, geregeld in het betreffende bestemmingsplan. De bescherming sterkt zich niet uit tot het interieur van de betreffende panden maar heeft alleen betrekking op het volume, de hoofdvorm en het aanzicht. In de welstandsnota zijn aanvullende criteria opgenomen die toezien op de kwaliteit van materiaal en detaillering van de straatgevels en het dak.

In c.q. in de directe nabijheid van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan zijn geen beeldbepalende panden aangeduid.

4. Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de omgevingsaspecten die van belang zijn voor onderhavig bestemmingsplan. Het bestemmingsplan Brug Poelgeest heeft tot doel het planologisch mogelijk maken van een tweede ontsluitingsweg voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein en is derhalve ontwikkelingsgericht.

De voorgenomen ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied zijn in voorliggend bestemmingsplan vastgelegd. Voor zover het bestemmingsplan slechts een beheersfunctie heeft, hoeven geen omgevingsaspecten te worden onderzocht, aangezien er geen wijzigingen plaatsvinden in de planologische en milieuhygiënische situatie. Daar waar ontwikkelingen worden voorzien, dienen de relevante omgevingsaspecten te worden onderzocht. In de volgende paragrafen wordt aandacht besteed aan de verschillende omgevingsaspecten. Per omgevingsaspect wordt eerst aandacht besteed aan de relevante wetgeving. Vervolgens wordt ingegaan op de relatie met het bestemmingsplan Brug Poelgeest.

4.2 Archeologie

4.2.1 Algemeen

De Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (Valletta). De wet is een raamwet, die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

De Wamz beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden.

De uitgangspunten van de wet zijn:

- Archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren en alleen opgraven als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is.
- Vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie. Initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen moeten in een vroegtijdig stadium aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemversturende ingrepen zal worden omgegaan. Dit houdt in een verplichting tot vooronderzoek bij werkzaamheden die de grond gaan verstoren. De invoering hiervan wordt geregeld via bestemmingsplannen en afwijkingen, de mer-plichtige activiteiten en ontgrondingen.

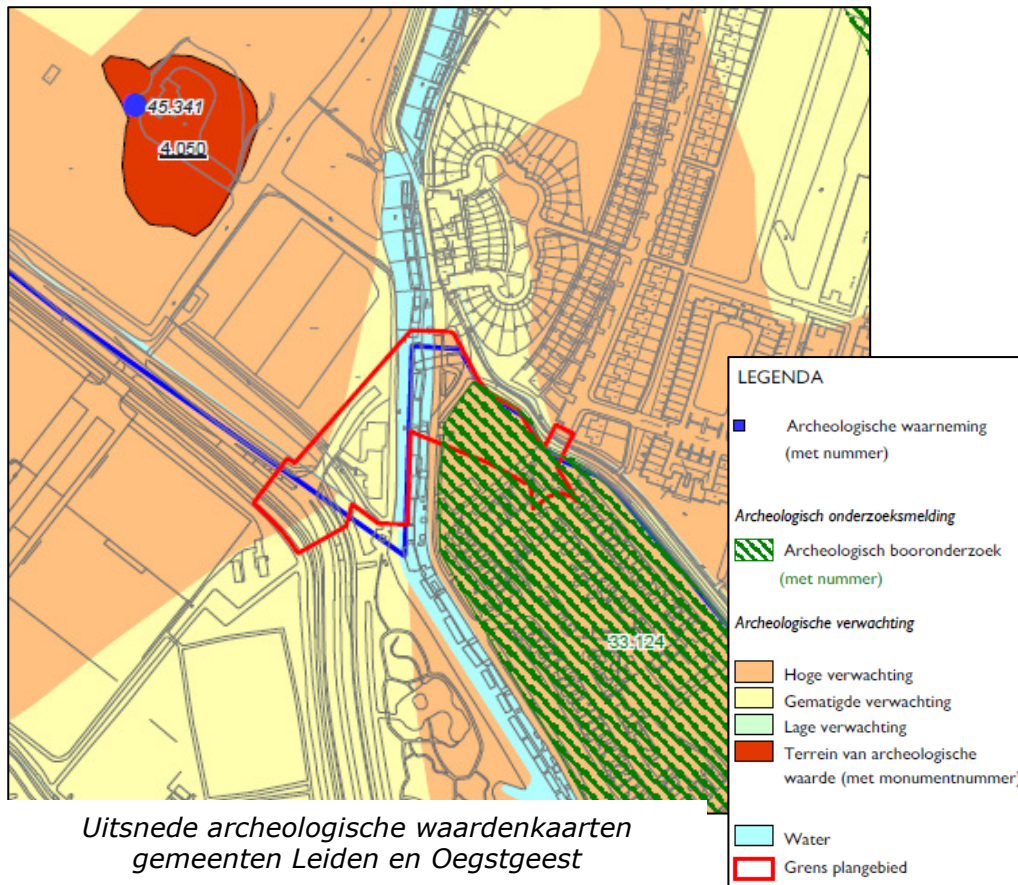
4.2.2 Bestemmingsplan Brug Poelgeest

Met het oog op de geplande ontwikkelingen is door adviesbureau Vestigia B.V. archeologisch bureauonderzoek en vervolgens een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. De resultaten van beide onderzoeken zijn weergegeven in één rapport: rapport 'Bestemmingsplan 'Trekvaartbrug', gemeenten Oegstgeest en Leiden – Ruimtelijk advies op basis van archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek' (rapportnummer V805, 25 november 2010, bijlage 5 bij deze toelichting).

Allereerst is een bureauonderzoek uitgevoerd teneinde een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen. Op basis van deze archeologische verwachting is een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Hieronder worden de resultaten van beide onderzoeken beschreven, gevolgd door een conclusie.

Bureauonderzoek

Er is een verwachtingsmodel opgesteld voor onderhavig plangebied. In dit model is rekening gehouden met de landschappelijke context en bekende archeologische en cultuurhistorische waarden. Verder zijn de archeologische waardenkaarten van de gemeenten Leiden en Oegstgeest in het onderzoek betrokken (zie onderstaande afbeelding).



Uitsnede archeologische waardenkaarten gemeenten Leiden en Oegstgeest

Uit de archeologische waardenkaarten blijkt dat het plangebied is gelegen in zowel gebieden met een hoge als gematigde verwachtingswaarde. In een deel van het plangebied is reeds een archeologisch booronderzoek uitgevoerd (nummer 33.124). Uit dit onderzoek is gebleken dat het middeleeuwse kleipakket is verstoord door graafwerkzaamheden als gevolg van de bouw van het aan het Trekvaartplein aanwezige woonwagencentrum. De top van het eronder liggende veenpakket leek verstoord, vermoedelijk door erosie. Op een diepte van meer dan 2 meter onder maaiveld is bij hetzelfde onderzoek een oeverwal van de Mare aangetroffen, waarop mogelijk wel archeologische resten kunnen voorkomen. Op basis van het bureauonderzoek is onduidelijk of in het westelijk deel van het plangebied eveneens een onverstoord oeverwal van de Mare aanwezig is. Uit het bureauonderzoek is gebleken dat in de Broek- en Simontjespolder fossiele kreekstelsels voorkomen die lokaal een hoge dichtheid aan vindplaatsen kunnen bevatten.

Op basis van het bureauonderzoek is er geen reden af te wijken van de voor de gemeentelijke waardenkaarten opgestelde verwachting. Dit betekent dat voor het deel van het plangebied dat zich op het grondgebied van de gemeente Leiden bevindt, vrijwel volledig een hoge archeologische verwachting geldt. Voor het deel van het plangebied dat in de gemeente Oegstgeest gelegen is, geldt hoofdzakelijk een gematigde archeologische verwachting.

Inventariserend veldonderzoek

Door middel van verkennend booronderzoek zijn bovenstaande verwachtingen getoetst. Tijdens het veldonderzoek is gebleken dat zich in het plangebied geulafzettingen, mogelijk kreekafzettingen, bevinden. In het deel ten westen de Haarlemmertrekvaart is op deze afzettingen bodemvorming aangetroffen. Hoewel de ouderdom van deze afzettingen en de erboven gelegen veenlaag niet direct is vast te stellen, wordt verwacht dat de oeverwallen van het systeem gedurende enige tijd in de periode tussen de Bronstijd en de Romeinse Tijd aan de oppervlakte hebben gelegen. Sporen van menselijk handelen uit deze periode kunnen in het plangebied aanwezig zijn. Gezien de beperkte dichtheid van sporen uit deze periode, is de verwachting op het aantreffen hiervan middelhoog te noemen. Eventuele archeologische sporen bevinden zich op een diepte van 1,9 meter –mv.

Het gebied vernatte in de loop van het eerste millennium na Chr. Voor gebruik van het gebied in de middeleeuwen anders dan weidegronden zijn geen aanwijzingen aangetroffen. De sedimenten die zich in deze periode vormden (1,9 meter –mv en daarboven) bevatten daardoor waarschijnlijk geen archeologische resten. De bodem in het plangebied is tot een diepte van minimaal 0,8 meter –mv geroerd gebleken.

Conclusie

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geldt een middelhoge archeologische verwachting vanaf een diepte van 1,9 meter –mv. Als gevolg hiervan wordt voor het plangebied (zowel in Leiden als Oegstgeest) geen nader archeologisch onderzoek geadviseerd, mits de bouwplannen zich beperken tot ophoging van het huidige maaiveld of gravende werkzaamheden tot een diepte van 1,5 meter onder het huidige maaiveld. Voor het aanbrengen van paalfunderingen wordt eveneens geen nader archeologisch onderzoek geadviseerd, vanwege de beperkte oppervlakte en het gegeven dat de funderingen grotendeels in de Haarlemmertrekvaart zijn gesitueerd.

Daar het nooit volledig uit te sluiten is dat tijdens eventueel grondverzet een 'toevalsvondst' wordt gedaan, geldt de meldingsplicht voor archeologische vondsten zoals opgenomen in artikel 53 van de Monumentenwet 1988. Indien grondwerkzaamheden dieper reiken dan 1,5 meter –mv dient een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk te worden aangevraagd. Met inachtneming van deze aandachtspunten vormt archeologie geen belemmering voor de voorgenomen werkzaamheden.

4.3 Cultuurhistorie

4.3.1 Algemeen

Rijksbeleid

Nota Belvedere (1999)

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

Monumentenwet (1988)

Een deel van het culturele erfgoed wordt beschermd via de Monumentenwet (1988). Deze wet geeft het Rijk de mogelijkheid om objecten met een leeftijd hoger dan 50 jaar aan te wijzen als rijksmonument. Rijksmonumenten worden wettelijk beschermd via het vergunningstelsel en bij restauratie zijn financiële middelen beschikbaar. De 'Monumentenwet' geeft daarnaast de mogelijkheid tot aanwijzing van beschermde stads- en dorpsgezichten. Onder stads- en dorpsgezicht worden groepen van onroerende zaken bedoeld die een bijzondere eigenschap hebben en in welke zich een of meer monumenten bevinden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen de cultuurhistorische waarden binnen het geschermd stadsgezicht als belangrijk toetsingscriterium te worden gehanteerd. Dit krijgt ondermeer vorm door bescherming via aangepaste bestemmingsplannen en het daarbij horende vergunningstelsel.

De Monumentenwet richt zich vooralsnog voornamelijk op bescherming. Wijzigingen in het monumentenstelsel zijn aangekondigd door het Rijk maar zijn nog niet omgezet in wetgeving. Wel is duidelijk dat verankering van cultuurhistorie in ruimtelijke ontwikkelingen doormiddel van de ruimtelijke ordening een belangrijke rol zal gaan spelen. Wanneer het gewenst is dat monumenten gebruikt worden voor het stimuleren van ontwikkelingen, zal de gemeente andere instrumenten een rol moeten laten spelen. De Monumentenwet geeft aan gemeenten de vrijheid om zelf monumenten aan te wijzen en een monumentenlijst op te stellen. Een gemeentelijk monument mag jonger zijn dan 50 jaar.

Modernisering Monumentenzorg

In 2009 heeft de minister van OC&W de modernisering van de monumentenzorg in gang gezet. Dit beleidsprogramma omvat een drietal pijlers: cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening, vereenvoudiging regelgeving en herbestemming. De rode draad door het beleid is om de monumentenzorg om te vormen tot een meer gebiedsgericht instrument dat cultuurhistorie in het ruimtelijk domein in den brede zin onderzoekt, borgt en hergebruikt. Concreet betekent dit voor bestemmingsplannen dat er, doormiddel van een wijziging in het Besluit Ruimtelijke Ordening, met ingang van 01-01-2012 in bestemmingsplannen moet worden aangegeven wat de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden zijn en op welke wijze hiermee rekening wordt gehouden.

Ook de tweede pijler, vereenvoudiging van de regelgeving, is per 01-01-2012 gerealiseerd doormiddel van een wetwijziging. Hierbij geldt geen vergunningplicht vanuit de monumentenwet meer gelden voor nader omschreven ondergeschikte wijzigingen van een rijksmonument en voor bepaalde bouwactiviteiten binnen een beschermd stadsgezicht. Een en ander wordt via een wijziging van het Besluit Omgevingsrecht toegepast. De laatste pijler zal vooral gestalte krijgen door het financieel stimuleren van onderzoek naar herbestemmingsmogelijkheden en het wind-en waterdicht houden van leegstaande gebouwen.

Een overkoepelend beleidsuitgangspunt binnen de Modernisering Monumentenzorg is de grotere rol van de burger bij het waarderen van en de omgang met erfgoed. Van oudsher bepalen de overheid en inhoudelijk deskundigen wat de cultuurhistorische waarden inhouden en wat en hoe zaken worden beschermd. Het beleid is er op gericht om burgers daar meer bij te betrekken maar ook een grotere stem daarin te geven.

Provinciaal beleid

Cultuurhistorische hoofdstructuur Zuid-Holland

In de Provinciale Structuurvisie Zuid-Holland 2010 is het behoud van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) als provinciaal belang omschreven. In de CHS is een aantal gebieden aangewezen als topgebieden. De daadwerkelijke beleidsmatige aandacht van de provincie Zuid-Holland voor de diverse gebieden in de CHS beperkt zich tot de zogenaamde topgebieden, molenbiotopen, landgoedbiotopen en archeologie. In de regioprofielen zijn de cultuurhistorische waarden binnen deze topgebieden nader omschreven en worden richtlijnen gegeven voor het behoud van deze waarden.

4.3.2 Bestemmingsplan Brug Poelgeest

Ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient een bestemmingsplan te zijn voorzien van een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden. Om de effecten van het bestemmingsplan Brug Poelgeest op cultuurhistorische waarden in en rond het plangebied in beeld te brengen, is door het Monumenten Advies Bureau (MAB) een cultuurhistorische effectrapportage (CHER Bestemmingsplangebied 'Trekvaartbrug' Leiden / Oegstgeest, maart 2011, bijlage 4 bij deze toelichting) en een aanvullende cultuurhistorische analyse (Aanvullende cultuurhistorische analyse bestemmingsplangebied Brug Poelgeest gemeente Leiden, juli 2012, bijlage 6 bij deze toelichting) opgesteld.

De effectrapportage is opgebouwd uit een cultuurhistorische analyse, waarin de cultuurhistorische context van het plangebied wordt geduid, de aanwezige cultuurhistorische kwaliteiten worden omschreven en gewaardeerd en de effecten van de beoogde ingrepen worden getoetst op hun impact op de cultuurhistorische component. Op basis hiervan is een conclusie getrokken waarin tevens kansen en bedreigingen zijn omschreven. Bij het opstellen van de CHER is rekening gehouden met het vigerende beleid- en regelgeving, waaronder het gemeentelijk beleid van de gemeenten Leiden en Oegstgeest.

De aanvullende analyse gaat met name in de op de Rijksmonumentenstatus van het landgoed Oud-Poelgeest, een verdieping van de inzichten in de verschillende zichtlijnen vanuit en op het landgoed, een studie naar historische en ruimtelijke samenhang tussen het landgoed Oud-Poelgeest en de Kikkermolen en een verdieping van de betekenis van de cultuurhistorische hoofdstructuur.

Hieronder wordt allereerst ingegaan op de cultuurhistorische effectrapportage, door middel van een beschrijving van de aanwezige waarden, effecten van de voorgenomen ontwikkelingen en aanbevelingen en kansen. Daarna wordt ingegaan op de aanvullende analyse. Tot slot wordt geconcludeerd wat het aspect cultuurhistorie betekent voor bestemmingsplan Brug Poelgeest.

Cultuurhistorische effectrapportage

Aanwezige waarden

Het plangebied bevat delen van een tweetal waardevolle cultuurhistorische structuren: het, in zijn huidige vorm in de 17^e eeuw aangelegde landgoed Oud Poelgeest en de Haarlemmertrekvaart. Het noordelijke deel van het plangebied (Ezelwei) is onderdeel van het landgoed. Van belang is de zichtas die over dit weiland loopt richting Leiden. De Haarlemmertrekvaart ligt op de plaats van het veenriviertje de Mare dat in Leiden uitmondt in de Rijn.

Effecten

Veranderingen

De voorgenomen ontsluiting van de wijk Poelgeest door een nieuwe toegangsweg met brug over de Haarlemmertrekvaart brengt grote veranderingen in het plangebied en de omgeving daarvan met zich mee. Sinds de omvorming van het riviertje de Maerne in een trekvaart in het midden van de 17^{de} eeuw zijn er ter plekke geen ingrijpende veranderingen in de infrastructuur aangebracht, uitgezonderd de omvorming van het jaagpad in een gewone weg en de nieuwe ontsluitingswegen van de recente wijk Poelgeest en de aanleg van het woonwagenkamp. Deze veranderingen hebben echter de krachtige historische hoofdstructuur ongemoeid gelaten. De geplande ontsluiting doorsnijdt de periferie van het landgoed Oud-Poelgeest.

Continuïteit in ontwikkeling: de vaart

Kenmerkend voor veel riviertjes, kanalen en trekvaarten in het dicht bevolkte gebied rond Leiden en Haarlem is, dat zij veelal in de loop der eeuwen in het verstedelijkingsproces een rol zijn blijven spelen als verkeersader en onmisbaar element in de waterhuishouding van het gebied. Buitengebied werd omgevormd tot bebouwde kom, nieuwe infrastructuur was nodig om wijken en gebieden met elkaar te verbinden. Hiervoor waren ingrepen onvermijdelijk. De verplaatsing van de Kwaakbrug is er een voorbeeld van. In die zin kan de komst van een nieuwe brug in het plangebied worden gezien en beoordeeld in de lijn van de historische ontwikkelingen van de afgelopen eeuwen.

Effecten

Mits goed ingepast in de bestaande historische structuur en rekening houdend met de waardevolle zichtlijnen over de vaart en het landgoed Oud-Poelgeest heeft het plan niet per definitie een negatieve invloed op de cultuurhistorische component van het plangebied. De aanleg van een aanvoerweg naar de nieuwe Brug Poelgeest door het terrein van de IJsbahn, oorspronkelijk onderdeel van de gronden van Kasteel Oud-Poelgeest is in beginsel wel van negatieve invloed op de cultuurhistorische waarde van dit terrein, dat in de Cultuurhistorische Atlas van Zuid-Holland als landschap met zeer hoge waarde en in de Structuurvisie als Landgoedbiotoop is aangemerkt. De zuidoostelijke punt van dit terrein wordt van de rest van het gebied afgesneden. Een verzachtende omstandigheid is, dat de doorsnijding in de uiterste periferie van het landgoed plaats vindt, waardoor de negatieve invloed vooral lokaal is en voor de landgoedkern en het totale terrein relatief gering is. Ook op de waardevolle zichtlijnen over het landgoed heeft het plan een vrij beperkte nadelige invloed.

De wijziging door de bouw van de brug van de landschappelijke ligging van de Mare, is in de lijn van de ontwikkeling die kenmerkend is voor de omgang met dit structurelement. Mits zorgvuldig ingepast zal deze ingreep de doorgaande lijn van de vaart niet doorbreken.

Op de molenbiotopen van de Kikkermolen, molen De Herder en de Maredijkmolen heeft het plan vanuit cultuurhistorisch oogpunt geen negatief effect. Naar genoemde molens is een apart windvangonderzoek uitgevoerd om eventuele effecten op dat vlak in beeld te brengen (zie paragraaf 0).

Aanbevelingen en kansen

Ten aanzien van het waarborgen van de cultuurhistorische kwaliteiten in het plangebied worden in de cultuurhistorische effectrapportage aanbevelingen en suggesties gedaan. Enerzijds zijn dit aanbevelingen om de cultuurhistorische component in het plangebied recht te doen, anderzijds zijn suggesties gedaan om de kansen van het erfgoed met het oog op inspiratie voor het ontwerp en nieuw gebruik te combineren:

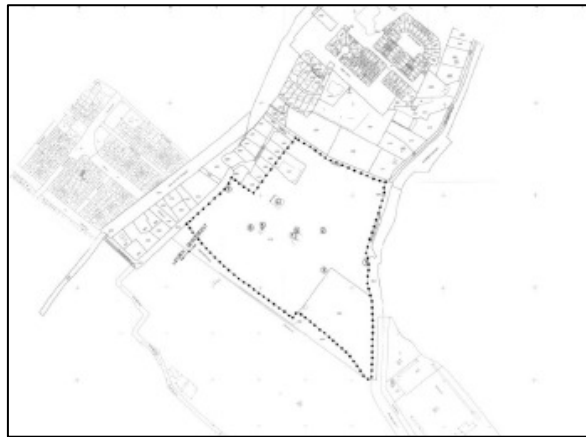
- Met het oog op de aangetroffen waarden in het plangebied en direct daar buiten wordt geadviseerd om de ruimtelijke ingreep binnen de context van de historische gelaagdheid uit te voeren. De realisatie van een brug in het hiervoor besproken plangebied is denkbaar als de aangetroffen waardevolle historische structuren en elementen in het landschap zoveel mogelijk worden gerespecteerd en waar mogelijk gevolgd of zelfs worden versterkt;
- Respecteren van (historische) zichtlijnen door het landschap en de doorgaande lijnen van trekvaart en jaagpad;
- Zowel de huidige ijsbaan op de westelijke oever van de vaart als het taps toelopende terrein op de oostelijke oever waren van oudsher open weidegronden. Die openheid is karakteristiek en zou met de daardoor aanwezige zichtlijnen zoveel mogelijk moeten worden geïntegreerd in de plannen;
- Aanbevolen wordt om de historische waterlopen (de Haarlemmertrekvaart en de Broeksloot), de open gebieden met relictten van de oude verkavelingstructuur (de ijsbaan en het taps toelopende terrein tussen de Haarlemmerweg en de Broekweg) en het tracé van het oude jaagpad op de oostelijke oever als leidraad/inspiratiebron gebruiken bij het ontwikkelen van nieuwe infrastructuur. Er liggen kansen om met deze nieuwe ontwikkeling de oude structuren te accentueren. Te denken valt bijvoorbeeld aan het versterken van de vaart als groen lint en het gebruiken van het gegeven van het jaagpad als verbindingroute;

- Gezien de omschreven waarden van het plangebied en de direct daarbuiten aanwezige waarden, strekt het tot de aanbeveling om het ontwerp voor de brug en de bijbehorende infrastructuur goed af te stemmen op de omgeving; de brug moet gebieden verbinden, maar ook de historische trekvaart als doorlopend lint respecteren; er voor zorgen dus dat de vaart ondanks de nieuwe kruisende structuur als doorgaande waterloop te ervaren blijft.

Aanvullende analyse

Rijksmonumentenstatus landgoed Oud-Poelgeest

In 2002 is de buitenplaats Oud-Poelgeest aangewezen tot rijksmonument. De bescherming geldt niet alleen voor een groot aantal opstallen, maar ook voor de historische tuin- en parkaanleg, behorende bij de buitenplaats.



Begrenzing rijksbeschermd buitenplaats (website RCE)

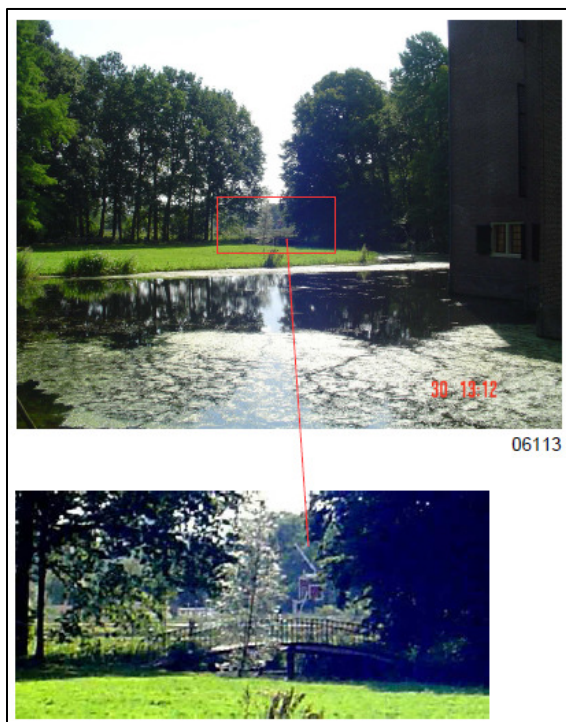
De opstallen (gebouwen, bruggen en andere objecten) liggen allen buiten het bestemmingsplangebied Brug Poelgeest. In de beschrijving van de historische tuin- en parkaanleg wordt de Ezelwei, waarvan een deel binnen het bestemmingsplangebied ligt, expliciet genoemd. Dit terrein, thans ijsbaan, is een historisch onderdeel van de buitenplaats. Buiten de bescherming valt de smalle groenstrook met het bomenlaantje langs de Oegstgeesterweg. De oostelijke grens van het gebied ligt langs de westoever van de Haarlemmertrekvaart. Opmerkelijk is, dat deze historisch aan Oud-Poelgeest gebonden groenstrook met bomenlaantje niet binnen de landgoedbiotoop van de buitenplaats is getrokken in de Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland. Dit geldt wel voor de ijsbaan en de sportvelden ten zuiden van de Oegstgeesterweg.

Formeel betekent het feit dat de ijsbaan / Ezelwei binnen het rijksmonument ligt, dat de aanvoerweg en het westelijke bruggenhoofd van de nieuwe brugontwikkeling ook binnen het rijksmonument komen te liggen. In de cultuurhistorische effectrapportage van maart 2011 is ingegaan op de effecten van de doorsnijding van de weide door de gewenste ontwikkeling. De zuidoostelijke punt van het terrein wordt visueel van de rest van het gebied afgesneden. Daarbij geldt als verzachtende omstandigheid, dat de doorsnijding in de uiterste periferie van de buitenplaats plaats vindt, waardoor de negatieve invloed vooral lokaal is, maar voor de buitenplaats als geheel relatief gering. Ambtelijk is door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed verzocht om ten behoeve van het uiteindelijke ontwerp een rechte brug niet onmogelijk te maken, teneinde de inpassing en inrichting binnen het rijksmonument zo optimaal mogelijk vorm te kunnen geven. Ten behoeve van de uiteindelijke omgevingsvergunning zal daarnaast een inrichtingsvisie worden opgesteld.

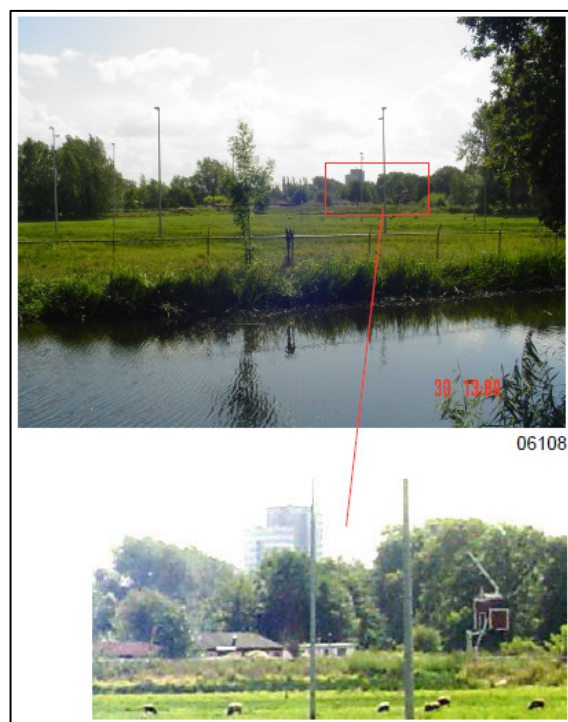
Zichtlijnen vanuit en op het landgoed

Er heeft een nadere verdieping plaatsgevonden ten aanzien van zichtlijnen vanuit en op het landgoed Oud-Poelgeest. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen cultuurhistorische zichtlijnen en 'toevallige' (op een later moment ontstane) zichtlijnen. Samengevat is in de aanvullende analyse geconcludeerd dat de oorspronkelijke cultuurhistorische zichtlijnen van het landgoed Oud Poelgeest het voorliggende plangebied niet raken of doorkruisen. Er is wel sprake van een informele zichtlijn richting Kikkermolen, voornamelijk als gevolg van de gefaseerde omvorming van de tuin tot landschapstuin in het begin van de 19de eeuw. Het panorama van de 'nieuwe' zichtlijn is in de loop van de 20ste eeuw zeer verkleind, onder andere door de oprukkende stadsrand, het vele groen en de weinig passende inrichting van de Ezelsei (zie onderstaande afbeeldingen). Ook de trekvaart is niet meer te zien. Het panorama wordt door de realisatie van de Brug Poelgeest verder verkleind. De brug biedt echter ook de kans om een betere beleving van de buitenplaats in het landschap te verkrijgen.

Nu wordt deze vanaf de Haarlemmerweg aan het zicht onttrokken door veel groen en de vrijwel aaneengesloten reeks woonboten, vanaf de nieuwe brug is het landgoed juist wel zichtbaar.



*Zicht vanaf kasteel Oud-Poelgeest
(MAB, 2012)*



*Zicht vanaf brug in landschapstuin
(MAB, 2012)*

Historische en ruimtelijke samenhang landgoed Oud-Poelgeest en Kikkermolen

De samenhang tussen landgoed Oud-Poelgeest en de Kikkermolen is, zo blijkt uit de aanvullende cultuurhistorische analyse, geen oorspronkelijke. In het panorama dat in de 19^{de} eeuw is gecreëerd vormde de Kikkermolen wel een (bescheiden) element in het toenmalige open landschap. De oorspronkelijke situatie is nogal gewijzigd, onder andere door de aanleg van de Oegstgeesterweg en de dichte beplanting van de Heemtuin. Daardoor is het effect van focuspunt vanuit de buitenplaatskern verminderd. Daarbij komt dat de tegenwoordige tuinrand van het landgoed zich voornamelijk voordoet als gesloten bosrand. Daardoor is de ruimtelijke relatie tussen de Kikkermolen en de buitenplaatskern beperkt.

Verdieping betekenis cultuurhistorische hoofdstructuur

Er bevinden zich betekenisvolle onderdelen van de cultuurhistorische hoofdstructuur in de omgeving van het plangebied. Daarnaast hebben de zuidoostelijke periferie van de buitenplaats en de omgeving van de Kikkermolen veel ruimtelijke veranderingen ondergaan. De aanleg van een nieuwe brug met toevoerweg zal opnieuw een forse ingreep zijn.

De cultuurhistorische hoofdstructuur blijft bij deze ontwikkelingen echter redelijk ongemoeid. De belangrijkste structuurlijnen blijven intact, maar raken binnen het bestemmingsplangebied wel verweven met de nieuwe toevoegingen. Zoals in de cultuurhistorische effectrapportage van maart 2011 is aangegeven, hoeft dit gegeven niet negatief te zijn: het is het verhaal van de verstedelijking van het gebied rond Leiden, waarbij oude land- en waterwegen werden ingepast in de nieuwe ontwikkelingen. Zo bleven de buitenplaats, de trekvaart en de relictten van het polderlandschap een rol van betekenis spelen in de stedenbouwkundige structuur van het gebied.

Conclusie

Vanwege de doorkruising van de landgoedbiotoop van landgoed Oud-Poelgeest is de geplande weg tussen de Oegstgeesterweg en de voorgenomen Brug Poelgeest strikt genomen strijdig met de Provinciale Verordening Ruimte en de Rijksmonumentenstatus van het landgoed. Vanwege het gegeven dat deze doorsnijding in de uiterste periferie van het landgoed plaatsvindt, wordt de negatieve invloed op de landgoedkern alsmede het totale terrein als gering beoordeeld. Indien bij de uitwerking van de ontwerpen voor de geplande infrastructuur rekening wordt gehouden met de gegeven aanbevelingen en kansen, wordt voldaan aan de verplichting uit de Provinciale Verordening om het biotoop niet aan te tasten. De provincie Zuid-Holland heeft op 14 mei 2012, in het kader van het wettelijk vooroverleg, ingestemd met de benodigde afwijking ten aanzien van de landgoedbiotoop (bijlage 16 bij deze toelichting). Ten aanzien van de status als rijksmonument heeft, op grond van genoemde argumentatie, afstemming plaatsgevonden met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed. Er is geconcludeerd dat geen verdere acties nodig zijn.

Ten aanzien van zichtlijnen vanaf en op het landgoed wordt geconcludeerd dat geen formele zichtlijnen worden aangetast, maar dat wel een aantasting plaatsvindt van het panorama. Daarbij moet worden opgemerkt dat de oorspronkelijke zichtlijnen in de loop van de 20ste eeuw al erg zijn veranderd, onder andere door de oprukkende stadsrand en het toegenomen groen. De brug biedt ook kansen om een betere beleving van de buitenplaatskern in het landschap te verkrijgen. Voor wat betreft samenhang tussen het landgoed en de Kikkermolen wordt geconcludeerd dat, voor zover sprake is van samenhang, deze door andere omgevingsfactoren reeds beperkt is. Tot slot zijn op grond van het uitgevoerde onderzoek geen cultuurhistorische aspecten aan de orde voor de molenbiotoop van de Kikkermolen.

Met dit onderzoek naar de cultuurhistorische waarden in en om het plangebied wordt voldaan aan de onderzoeksverplichting vanuit het Besluit ruimtelijke ordening. De conclusie van het onderzoek luidt dat het aspect cultuurhistorie een belangrijk, maar geen onoverkomelijk aandachtspunt vormt voor de voorgenomen realisatie van een tweede ontsluitingsweg met brug over de Haarlemmertrekvaart voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein, mits de aanbevelingen worden opgevolgd. Zodoende kunnen de bestaande cultuurhistorische waarden worden versterkt en de aantasting daarvan zoveel mogelijk beperkt. Om een en ander te borgen is in het kader van de omgevingsvergunning een inrichtingsvisie voor de brug en de daarmee samenhangende historische structuren van landgoed en trekvaart noodzakelijk. De aanwezige cultuurhistorische waarden, voor zover deze binnen onderhavig plangebied liggen, worden in het bestemmingsplan beschermd door aanduidingsregels voor de zones landgoed- en molenbiotoop.

4.4 Windvangonderzoek

4.4.1 Algemeen

Door de provincie Zuid-Holland zijn criteria opgesteld ten behoeve van het toetsen van gemeentelijke bestemmings-, stadsvernieuwings-, en structuurplannen aan de molenbiotoop. De Goedkeuringscriteria Molenbiotoop worden toegepast om de beschermde status van molens en hun biotoop in het planproces op te nemen.

Binnen een straal van 100 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, mag geen bebouwing worden opgericht of beplanting aanwezig zijn, hoger dan het onderste punt van de verticaal staande wiek. Een brug en / of talud is weliswaar geen bebouwing, maar kan wel een belemmering vormen voor de aanstromende wind.

Binnen een straal van 100 tot 400 meter gerekend vanuit het middelpunt van de molen, moet voor wat betreft bebouwing en beplanting het volgende zijn geregeld. In het stedelijk gebied mag de maximale hoogte van bebouwing / beplanting niet hoger zijn dan $1/30^{\text{ste}}$ van de afstand tussen bouwwerk / beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek. Dit criterium wordt ook wel de 1 op 30 regel genoemd en houdt in dat de obstakelhoogte voor iedere 30 meter afstand van de molen één meter hoger mag zijn.

4.4.2 Bestemmingsplan Brug Poelgeest

De geplande Brug Poelgeest is gelegen binnen de molenbiotoop van de Kikkermolen. Derhalve is onderzoek uitgevoerd naar de invloed van de geplande Brug Poelgeest op de windvang van de nabijgelegen Kikkermolen in een theoretische studie, uitgevoerd door bureau Peutz B.V. De resultaten van deze studie zijn vastgelegd in het rapport 'Invloed Trekvaartbrug op het windaanbod van de Kikkermolen te Leiden' (rapportnummer W 15202-1-RA, 3 januari 2012, bijlage 7 bij deze toelichting). In het onderzoek is ingegaan op de molenbiotoop van de Kikkermolen conform de regelgeving van de provincie Zuid-Holland. Middels de gegevens uit de molenbiotoop is de toegestane obstakelhoogte op de locatie berekend. Vervolgens is ingegaan op het windklimaat bij de molen en is een beoordeling gegeven van de invloed van realisatie van de Brug Poelgeest in relatie tot de wind aan- en afvoer van de molen.

Andere molens in de omgeving, de Maredijkmolen en molen De Herder, bevinden zich op een afstand van meer dan 400 meter. Een nadere beoordeling van de molenbiotopen van deze molens is derhalve overbodig.

Een deel van de brug overschrijdt de toegestane obstakelhoogte volgens de molenbiotoop. Om een inschatting te maken van het effect van de overschrijding van de maximale obstakelhoogte is, op basis van een beschouwing van het lokale windklimaat bij de molen, de mogelijke invloed op de windvang van de molen bepaald.

Het heersende windklimaat bij de molen is vastgesteld conform de NPR 6097. Met de bijbehorende door het KNMI ontwikkelde applicatie wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van alle omliggende bebouwing en begroeiing tot zes kilometer afstand van de molen. Uit de vastgestelde windstatistiek en windroos blijkt dat het voor molenbedrijf bruikbare windaanbod bij de molen, uit de richting corresponderend met de brug, gezien de noordelijke oriëntatie vrij beperkt is. Rekening houdende met de windsnelheidsgrenzen waarbij de molen kan functioneren blijkt dat de molen in een onbelemmerde situatie maximaal 0,9 % van de tijd of 77 uren per jaar zou kunnen draaien als de wind uit de betreffende richting van de brug komt. De invloed is derhalve maximaal 0,9%. De werkelijke invloed, rekening houdende met de aanwezig begroeiing in deze sector alsmede de glooiende vorm van het talud, mag als verwaarloosbaar worden beschouwd.

Geconcludeerd wordt dat, ondanks overschrijding van de toegestane obstakelhoogte, de daadwerkelijke invloed van de brug op de windvang verwaarloosbaar zal zijn. Desondanks is, formeel gezien, sprake van een verslechtering van de situatie. Het windvangonderzoek diende mede als basis voor een ontheffingsaanvraag bij de provincie Zuid-Holland, op grond waarvan Gedeputeerde Staten op 29 januari 2013 ontheffing heeft verleend (bijlage 15 bij deze toelichting).

4.5 Milieu

Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

De milieueffectrapportage is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure, of een milieuvergunningsprocedure.

Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In het Besluit milieueffectrapportage is bepaald dat een milieueffectbeoordeling uitgevoerd moet worden als een project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Het gaat dan om activiteiten, plannen en besluiten die genoemd worden in de bijlage onder C (m.e.r.-plicht) of D (m.e.r.-beoordelingsplicht) van het Besluit m.e.r. In dit geval wordt de activiteit van dit plan niet genoemd in (kolom 1) van deze bijlagen. Er geldt dus geen m.e.r. (beoordeling)-plicht voor dit plan. Voor de milieueffecten die het plan heeft, wordt verwezen naar de onderstaande milieuparagrafen.

4.5.1 Bodem

Algemeen

Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen regels stellen voor een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent voor de bodem (grond en grondwater) dat de bodemkwaliteit en de voorgenomen bestemming met elkaar in overeenstemming dienen te zijn. Of de bodem een planontwikkeling in de weg staat, wordt bepaald door middel van historisch onderzoek, eventueel aangevuld met een bodemonderzoek. De resultaten van het historisch onderzoek, het bodemonderzoek en de conclusie met eventuele saneringsadviezen worden in het bestemmingsplan vermeld.

Wet bodembescherming (Wbb)

Als er sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan gelden de regels van de Wet Bodembescherming (Wbb). In de Wbb is een saneringsdoelstelling bepaald (het saneren naar de functie) en een saneringscriterium (wanneer moet er gesaneerd worden: bij zogenaamde 'spoed- of risicolocaties').

Bodembeheerbeleid

Het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) geeft het lokale bevoegd gezag de mogelijkheid om de bodemkwaliteit binnen zijn gebied actief te beheren binnen de gegeven kaders. Dit geeft onder andere ruimte voor nieuwe bouwprojecten, zoals woningen en wegen. Daarnaast worden de kwaliteit en de integriteit van belangrijke intermediairs bij bodemactiviteiten beter geborgd. In het besluit staan ook regels met betrekking tot het toepassen van bouwstoffen, grond en baggerspecie. Het Bbk biedt de mogelijkheid om ten aanzien van bodembeheer te kiezen voor een landelijk geldend generiek beleid, dan wel zelf gebiedsspecifiek beleid op te stellen. Hangende deze keuze geldt in het gebied van de Milieudienst West-Holland het overgangsbeleid uit het Besluit bodemkwaliteit. Dat betekent dat voorlopig het nu geldende bodembeheerbeleid nog van kracht is. Voorlopig geldt derhalve nog dat grondverzet is toegestaan:

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

Bestemmingsplan Brug Poelgeest

De Omgevingsdienst West-Holland heeft onderzoek gedaan naar beschikbare bodemgegevens voor onderhavig plangebied. De Omgevingsdienst West-Holland is in opdracht van meerdere gemeenten, waaronder de gemeenten Leiden en Oegstgeest, het regionaal milieuloket.

Bij de Omgevingsdienst zijn geen bodemgegevens bekend van het in te richten gebied ten westen van de Haarlemmertrekvaart. De Omgevingsdienst verwacht niet dat dit de gewenste bestemmingen (verkeer en groen) in de weg zal staan aangezien het gebied in principe niet verdacht is.

Het gebied ten oosten van de Haarlemmertrekvaart is grotendeels gesaneerd, dit betreft het Trekvaartplein. Dit gebied is geschikt gemaakt voor woningbouw. Zeer waarschijnlijk is nog een ernstige bodemverontreiniging aanwezig onder en langs de Haarlemmerweg. Bij de aanleg van de fietstunnel moet hiermee rekening worden gehouden, waarbij deze bodemverontreiniging (deels) wordt verwijderd.

Bij aan- en afvoer van grond en het opbreken van de huidige weg dient rekening te worden gehouden met de kwaliteit van de vrijkomende bouwstoffen. Een partijkeuring ter bepaling van de bodemkwaliteit kan noodzakelijk zijn. Er moet rekening worden gehouden met het Besluit bodemkwaliteit.

Met inachtneming van bovengenoemde aandachtspunten vormt het aspect bodem geen onoverkomelijke belemmering voor het bestemmingsplan Brug Poelgeest.

4.5.2 Geluidhinder

Algemeen

Bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan is het conform de Wet geluidhinder (Wgh) noodzakelijk dat er aandacht wordt besteed aan de akoestische situatie. Per 1 januari 2007 is de wijzigingswet Wet geluidhinder in werking getreden. Als een plangebied geheel of gedeeltelijk binnen de onderzoekszone van een weg, spoorrails of een gezoneerd industrieterrein valt, moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld scholen en ziekenhuizen) binnen die geluidszone. Een bestemmingsplan kan pas worden vastgesteld indien de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige functies voldoet aan de voorkeursgrenswaarden genoemd in de Wgh, of indien een besluit is genomen om hogere waarden vast te stellen. Voor dit laatste geeft de Wgh een maximale ontheffingswaarde. Voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld, dienen eerst maatregelen onderzocht te worden om de geluidbelasting terug te dringen.

Voor wegen die deel (gaan) uitmaken van een 30 km-gebied geldt dat akoestisch onderzoek niet uitgevoerd hoeft te worden op grond van de Wgh. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan het in sommige gevallen, zoals bij drukke 30 km wegen, toch nodig zijn om de akoestische situatie in kaart te brengen, om te beoordelen of het een goede locatie is voor een geluidgevoelige functie.

Met betrekking tot industrielawaai geldt dat als er op een bedrijventerrein grote lawaaimakers mogen komen, voor dat terrein een geluidszone moet worden vastgesteld. Buiten die zone mag de geluidbelasting vanwege de bedrijvigheid op dat terrein niet meer bedragen dan 50 dB(A), de voorkeursgrenswaarde voor industrielawaai. De geluidszone wordt weergegeven op de verbeelding van bestemmingsplannen die binnen de geluidszone vallen.

Bestemmingsplan Brug Poelgeest

Om inzicht te verkrijgen in de akoestische situatie die ontstaat door de voorgenomen realisatie van een tweede ontsluitingsweg voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein met brug over de Haarlemmertrekvaart, is onderzoek verricht door Goudappel Coffeng. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage 'Akoestisch onderzoek brug Poelgeest te Oegstgeest' (kenmerk BPL006/Kmc/0028, 12 maart 2012, bijlage 8 bij deze toelichting). Vervolgens is zorgvuldigheidshalve een nader onderzoek uitgevoerd, waarin onder meer aanvullende geluidsberekeningen zijn uitgevoerd ten opzichte van de aanwezige woonboten in de Haarlemmertrekvaart. De resultaten van dit nader onderzoek zijn vervat in de notitie 'Nader onderzoek bestemmingsplan Brug Poelgeest' (Goudappel Coffeng, kenmerk BPL007/Nhn/0032, 19 september 2012, bijlage 3 bij deze toelichting).

Zonering

De nieuwe verbindingsweg zal worden uitgevoerd als 30 km/u weg. Deze wegen hebben conform de Wet geluidhinder geen formele geluidszone en het is niet noodzakelijk om langs deze wegen aan de streefwaarde of de maximale ontheffingswaarde te voldoen. Om een goede ruimtelijke afweging te kunnen maken is de akoestische situatie echter wel onderzocht, waarbij de relatie gelegd wordt met de streefwaarde van 48 dB.

Onderzoeksresultaten

Uit zowel het akoestisch onderzoek als het nader onderzoek blijkt dat voor twee woningen en de terreingrenzen van de woonwagenstandplaatsen geluidbelastingen zijn berekend die hoger zijn dan 48 dB. Voor genoemde woningen is een geluidbelasting van 49 dB berekend. Voor de woonwagenstandplaatsen is op de terreingrenzen een geluidbelasting van maximaal 52 dB berekend. Het vigerende bestemmingsplan voor het Trekvaartplein maakt woonwagenstandplaatsen op de terreingrenzen niet mogelijk. De geluidbelasting op de dichtstbijzijnde woonwagens is minder dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor het overige is geen sprake van overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden ten opzichte van woningen, woonwagens c.q. woonwagenstandplaatsen en woonboten.

Omdat het in voorliggende situatie gaat om een 30 km/u-weg zijn maatregelen niet wettelijk verplicht. Eventuele hogere grenswaarden ten gevolge van 30 km/u -wegen zijn ook niet mogelijk. Gesteld wordt dat het gaat om een relatief beperkt aantal overschrijdingen en dat de berekende geluidbelastingen niet uitzonderlijk zijn voor een dergelijke stedelijke omgeving. Derhalve acht de gemeente het nemen van maatregelen niet noodzakelijk.

Reconstructie Oegstgeesterweg

De Oegstgeesterweg wordt aangepast ter hoogte van de nieuwe aansluiting. Op deze locatie worden verkeerslichten aangebracht en wordt de rijstrookindeling gewijzigd. Voor de bestaande geluidgevoelige bestemmingen is onderzocht of er sprake is van een juridische reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervan is sprake wanneer de geluidbelasting toeneemt met 2 dB of meer. In voorliggend onderzoek zijn geluidstoename berekend van maximaal 1 dB. Daarmee is geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder en is onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen niet noodzakelijk.

Conclusie

Er is sprake van twee woningen met geluidbelastingen hoger dan 48 dB. Omdat het in voorliggende situatie een 30 km/h-weg betreft, zijn maatregelen niet wettelijk verplicht. Eventuele hogere grenswaarden ten gevolge van 30 km/h-wegen zijn niet aan de orde. Geconcludeerd wordt dat het aantal locaties waar hogere geluidbelastingen optreden gering is. Daarbij kan worden gesteld dat de berekende geluidbelastingen niet uitzonderlijk hoog zijn voor een dergelijke stedelijke omgeving. Indien hogere grenswaarden aan de orde zouden zijn, dan vielen de berekende waarden ruimschoots binnen de waarden waartoe hogere grenswaarden binnen stedelijk gebied mogelijk zijn.

De reconstructie van de Oegstgeesterweg leidt niet tot een toenemende geluidbelasting van 2 dB of meer. Derhalve is geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder en is onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen niet noodzakelijk.

Resumerend wordt gesteld dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor onderhavig bestemmingsplan. De beperkte berekende overschrijdingen worden acceptabel geacht.

4.5.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. Titel 5.2 Wm 'Luchtkwaliteitseisen' wordt kortweg aangeduid als de Wet luchtkwaliteit. Het doel van de wet is om mens en milieu bescherming te bieden tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Voor de gezondheid van de mens is een goede luchtkwaliteit van groot belang. Daarom zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer grenswaarden opgenomen voor een aantal stoffen die als verontreiniging in de lucht voorkomen. In de praktijk richt de aandacht zich vooral op de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Van deze stoffen komen in Nederland concentraties voor die in de buurt van de grenswaarde liggen. De overige stoffen in bijlage 2 zijn minder kritisch.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

De 'Wet luchtkwaliteit' vormt de Nederlandse uitwerking van de Europese normen voor de luchtkwaliteit. Op grond van de Europese regelgeving moet vanaf 2005 overal in Europa worden voldaan aan de grenswaarde voor fijn stof. Voor stikstofdioxide geldt de grenswaarde vanaf 2010. In ons land is het niet gelukt om overal aan de grenswaarden te voldoen. Daarom heeft Nederland om uitstel verzocht. Op 7 april 2009 heeft de Europese Commissie het gevraagde uitstel gegeven. De jaargemiddelde norm voor fijn stof moet uiterlijk in juni 2011 gehaald zijn en de daggemiddelde en jaargemiddelde norm voor NO₂ uiterlijk op 1 januari 2015. Om deze normen te halen is een maatregelenpakket opgesteld, dat in een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de lagere overheden wordt uitgevoerd. Dit pakket wordt het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) genoemd. Het NSL is op 1 augustus 2009 van kracht geworden en vormt de kern van de Wet luchtkwaliteit. Het NSL is een bundeling van alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren en alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren. Het Rijk coördineert het programma. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in besluiten (algemene maatregelen van bestuur) en ministeriële regelingen. Hiervan zijn de volgende van belang.

Besluit en regeling 'niet in betekenende mate'.

De 'Wet luchtkwaliteit' maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate, ofwel niet in betekenende mate (NIBM), leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten die in betekenende mate bijdrage kunnen worden opgenomen in het NSL, als is aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. Met projecten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging is rekening gehouden in de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit.

Het Besluit en de Regeling 'niet in betekenende mate' bevat criteria waarmee kan worden bepaald of een bepaald project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. NIBM projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit worden uitgevoerd. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet wel worden bekeken of het realiseren van het plan met betrekking tot de luchtkwaliteit op die locatie gewenst is. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan de luchtverontreiniging een rol. Ook de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging kan daarbij worden afgewogen. Hierbij gaat het niet alleen om de toekomstige gebruikers van de locatie maar ook om de personen in de omgeving daarvan, bijvoorbeeld om de bewoners en/of kinderen in een school/kinderdagverblijf aan de gebiedsontsluitende wegen.

Besluit gevoelige bestemmingen.

Met het Besluit gevoelige bestemmingen wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale wegen en rijkswegen beperkt. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide. Gevoelige bestemmingen zijn gedefinieerd als gebouwen met de bijbehorende terreinen van scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen en vergelijkbare functies. Woningen worden hier niet toe gerekend. Het besluit voorziet in zones waarbinnen luchtkwaliteitonderzoek nodig is, namelijk 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg.

Wanneer in de onderzoekszone de grenswaarden voor fijn stof of stikstofdioxide (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Dit wordt bereikt door op zo'n plek de vestiging van de gevoelige bestemming niet toe te staan. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen is een eenmalige toename van maximaal 10 % van het totale aantal blootgestelden toegestaan.

Bestemmingsplan Brug Poelgeest

Het onderzoek luchtkwaliteit is uitgevoerd door Goudappel Coffeng. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de notitie 'Verkeersonderzoek brug Poelgeest – effect op de luchtkwaliteit bij gewijzigde verkeersintensiteiten' (kenmerk BPL006/Jsk/0029, 12 maart 2012, bijlage 9 bij deze toelichting). Deze notitie dient als update van in 2011 verricht luchtkwaliteitsonderzoek, op basis van het verkeersmodelonderzoek dat is opgenomen in deze toelichting. Het luchtkwaliteitsonderzoek uit 2011 maakte onderdeel uit van de rapportage 'Milieueffecten bestemmingsplan Trekvaartbrug te Oegstgeest' (kenmerk BPL004/Kmc/0014, 12 april 2011).

Om de effecten van de nieuwe verbindingsweg op de luchtkwaliteit te onderzoeken, wordt gebruik gemaakt van gemiddelde etmaalintensiteiten voor weekdays. In een verkeersmodelonderzoek uit 2011 zijn op een aantal wegvakken deze verkeersintensiteiten bepaald. Door deze intensiteiten te spiegelen aan de verkeersintensiteiten op dezelfde wegvakken in het meest recente verkeersmodelonderzoek (met kenmerk BPL006/Nhn/0024, d.d. 20 februari 2012, hierna te vernoemen als 'scenario 2012') wordt kwalitatief inzicht gegeven in de milieueffecten in scenario 2012. De wijziging in de intensiteiten vrachtverkeer zijn evenredig veranderd met de toe- of afgenomen intensiteiten op de wegvakken.

Uit de vergelijking tussen de berekende verkeersintensiteiten is gebleken dat in scenario 2012 de verkeersintensiteiten op alle wegvakken zijn afgenomen, met uitzondering van de Lange Voort.

De ruimtelijke en infrastructurele wijzigingen in de studie leiden niet tot overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Door de wijziging in de verkeersstromen en de hierdoor ook gewijzigde etmaalintensiteiten tijdens weekdagen op wegvakken vindt er een verandering in de luchtkwaliteit plaats na realisatie van de nieuwe verbinding. In een eerder gehouden milieuonderzoek uit 2011 is op geen van de wegvakken in het studiegebied de normen van de luchtkwaliteit overschreden.

In de gewijzigde situatie neemt het verkeer op alle wegvakken af, behalve op de Lange Voort. Op de wegvakken waar het verkeer is afgenomen nemen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zelfs licht af ten opzichte van het onderzoek uit 2011. Op de Lange Voort wordt ruim binnen de normen voor de luchtkwaliteit gebleven. De toename van verkeer op de Lange Voort is dermate laag dat als gevolg hiervan ook de normen voor de luchtkwaliteit in het gewijzigde scenario niet worden overschreden.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor bestemmingsplan Brug Poelgeest.

4.5.4 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheidsbeleid heeft betrekking op het gebruik, de productie, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen. De overheid stelt grenzen aan de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen. De grenzen zijn vertaald in een norm voor het plaatsgebonden risico (PR) en een oriëntatiewaarde en verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR). Het beleid voor inrichtingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (2006) van toepassing. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Plaatsgebonden risico

Het PR kent een grenswaarde van 10⁶ per jaar voor nieuwe situaties. Binnen de PR 10⁶ contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde en in nieuwe situaties moet in beginsel ook aan deze waarde worden voldaan.

Buisleidingen

De bedoeling is dat alle PR 10⁶ contouren rondom buisleidingen teruggebracht worden tot een afstand binnen de zogenaamde belemmeringstrook, dit is de strook van 5 meter aan weerszijden van de leidingen die moet worden vrijgehouden ten behoeve van onderhoud en werkzaamheden aan de buisleiding. In de belemmeringenstrook mag niet worden gebouwd, tenzij met toestemming van burgemeester en wethouders (afwijking via omgevingsvergunning). Werkzaamheden in deze strook mogen alleen worden uitgevoerd door of met instemming van de leidingbeheerder. De ligging van de leidingen en de belemmeringenstrook moet op de verbeelding van het bestemmingsplan worden vastgelegd.

Voor leidingen waardoor transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, zoals aardgasleidingen met een druk van meer dan 16 bar en brandstofleidingen, zijn regels opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Dergelijke leidingen moeten conform het bepaalde in het Bevb in bestemmingsplannen worden voorzien van een beschermende regeling. Naast deze leidingen kan echter ook sprake zijn van andere kabels en leidingen, waaraan geen (of beperkte) externe veiligheidsrisico's zijn verbonden, maar die wel planologisch relevant zijn. Het betreft onder andere hoogspanningsverbindingen en rioolpersleidingen. Ook voor dergelijke leidingen dient in bestemmingsplannen een passende regeling te worden opgenomen.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting in situaties waarin zich een ramp met gevaarlijke stoffen voordoet. De verantwoordingsplicht is erop gericht om een weloverwogen afweging te maken over de risico's in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen in het plangebied. Het groepsrisico wordt vergeleken met de oriëntatiewaarde: de kans op een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers van 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 dodelijke slachtoffers van 10^{-7} per jaar, en met de kans op 1000 of meer dodelijke slachtoffers van 10^{-9} per jaar. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico ligt voor het transport van gevaarlijke stoffen en buisleidingen echter een factor 10 lager dan voor inrichtingen. In de verantwoording van het groepsrisico worden onderwerpen behandeld die van belang zijn bij het maken van een afweging over het risico en de ruimtelijke situatie. Het groepsrisico wordt kwantitatief beoordeeld. Daarnaast komen ook planologische aspecten en de mogelijkheden tot rampenbestrijding aan de orde (zie ook Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico voor inrichtingen).

Provinciaal beleid

De provincie Zuid Holland ambieert een veilig Zuid-Holland. In de provinciale structuurvisie staat als provinciaal belang genoemd het 'beschermen van grote groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen'. De provincie wil voorkomen dat risicovolle activiteiten worden gevestigd in de omgeving van grote groepen mensen of dat een nieuwe ontwikkeling gepland wordt binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het is niet altijd te voorkomen dat dit soort functies gecombineerd worden en het groepsrisico toeneemt. In dat geval vraagt de provincie van de verantwoordelijke bestuurders dat zij een verantwoording groepsrisico schrijven: een heldere en transparante toelichting waarin zij uitleggen waarom de betreffende ontwikkeling op deze locatie noodzakelijk is. Op basis van een verantwoording groepsrisico moet aannemelijk worden gemaakt dat op termijn in de eindsituatie wordt voldaan aan de oriëntatiewaarde.

Beleid Regio Holland-Rijnland

De regio Holland-Rijnland heeft in 2008 een Omgevingsvisie externe veiligheid opgesteld. In deze omgevingsvisie heeft de regio een beslismodel opgesteld op basis van zonering van het groepsrisicodiagram. Het model gaat uit van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Aan de zones in het diagram zijn verschillende handelwijzen gekoppeld. Als de groepsrisicocurve voor een bepaalde activiteit of ruimtelijke ontwikkeling in een bepaalde zone uitkomt, volgt uit het beslismodel onder welke voorwaarden de activiteit of ruimtelijke ontwikkeling is toegestaan.

Bestemmingsplan Brug Poelgeest

De geplande infrastructuur betreft uit het oogpunt van externe veiligheid geen (beperkt) kwetsbaar object. De infrastructuur zal niet worden gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen. In het plangebied zijn geen bovenlokale kabels en leidingen aanwezig. Kabels en leidingen leveren derhalve geen beperking op voor bestemmingsplan Brug Poelgeest. Een passende regeling in het bestemmingsplan is niet noodzakelijk.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen realisatie van een tweede ontsluitingsweg voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein met een brug over de Haarlemmertrekvaart.

4.5.5 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

Bedrijvigheid kan een milieubelastende activiteit zijn. Ten gevolge van aanwezige bedrijvigheid kan mogelijk hinder voor de omgeving optreden met betrekking tot de milieuaspecten geluid, geur, stof en gevaar. Situaties waarin milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies met elkaar worden gecombineerd moeten worden beoordeeld op mogelijke hindersituaties. Daarbij wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, Algemene Maatregelen van Bestuur onder de Wet milieubeheer en de brochure "Bedrijven en Milieuzonering" (VNG, 2009). Bedrijven en Milieuzonering geeft richtafstanden per categorie en per type bedrijvigheid aan. Deze richtlijnen geven aan welke afstand er gemiddeld per type bedrijvigheid dient te worden aangehouden tot hindergevoelige objecten.

Bestemmingsplan Brug Poelgeest

De voorgenomen activiteiten strekken niet tot realisatie van nieuwe (milieubelastende) bedrijvigheid. De geplande tweede ontsluitingsweg is geen hindergevoelig object. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling van de infrastructuur in de zin van Bedrijven en milieuzonering geen belemmering vormt voor de omgeving en omgekeerd.

4.6 Water

4.6.1 Algemeen

Europese kaderrichtlijn water (2000)

De Kaderrichtlijn Water beoogt het instrumentarium te bieden om oppervlaktewater en grondwater in zowel kwalitatief als kwantitatief opzicht te beschermen en te verbeteren. Ook het bevorderen van een duurzaam watergebruik, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen en de afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte vormen belangrijke doelstellingen. Om deze doelen te realiseren, reikt de richtlijn diverse instrumenten aan zoals maatregelenprogramma's, stroomgebiedbeheersplannen, monitoringverplichtingen en economische analyses van het watergebruik inclusief de kostenterugwinning van waterdiensten.

Nationaal Waterplan 2009 - 2015 (2009)

In december 2009 heeft het kabinet het Nationale Waterplan vastgesteld. Het Nationale Waterplan is het formele rijksplan voor het nationale waterbeleid. In de Waterwet is vastgelegd dat het Rijk dit plan eens in de zes jaar opstelt. Het is de opvolger van de vierde Nota waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Op basis van artikel 2.3 Wro heeft de Minister de bevoegdheid om ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening structuurvisies vast te stellen. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening is het Nationale Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie.

De Vierde Nota waterhuishouding ging uit van integraal waterbeheer en een watersysteembenadering. Dit wordt met het nationaal waterplan voortgezet. Met het waterplan wordt ingezoomd op verschillende vlakken. Voor een duurzaam waterbeleid is het belangrijk om water de ruimte te geven en waar mogelijk mee te bewegen met en gebruik te maken van natuurlijke processen, zoals nu al gebeurt bij het beleid voor de grote rivieren. Het Rijk vindt het daarbij van belang dat bij alle wateropgaven en -maatregelen maximaal worden gekoppeld met andere opgaven en maatregelen. Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het ook van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn.

Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 (2009)

Het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 is op 11 november 2009 vastgesteld door Provinciale Staten. In het waterplan is de provinciale sturingsvisie voor de periode tot 2015 aangegeven. De provinciale rol in het waterveld spitst zich met name toe op kaderstelling en toezicht.

Voor de provincie Zuid-Holland zijn vier kernopgaven geformuleerd, waar het provinciaal waterbeleid zich met name op richt. De vier kernopgaven zijn in het waterplan vervolgens verder uitgewerkt in diverse beleidsthema's. De vier kernopgaven zijn:

- waarborgen van de waterveiligheid;
- realiseren van mooi en schoon water;
- ontwikkeling van een duurzame (zoet)watervoorziening;
- realiseren van een robuust en veerkrachtig watersysteem.

Het waarborgen van de veiligheid heeft betrekking op overstromingen en wateroverlast. Uitgangspunten zijn risicobeheersing en het voorkomen van afwenteling op andere gebieden. Hiertoe zijn onder meer afspraken gemaakt over versterking van de kustbescherming en de versterking van rivierdijken.

Voor de kernopgave mooi en schoon water zijn de chemische en ecologische kwaliteit van het water van belang. Ook het behoud van een goede zwemwaterkwaliteit speelt hierbij een rol. De diversiteit en aantrekkelijkheid van het landschap in Zuid-Holland heeft veel te maken met de aanwezigheid van water.

Het ontwikkelen van een duurzame zoetwatervoorziening heeft onder meer gevolgen voor de bescherming van bestaande drinkwaterbronnen en de verdeling van het drinkwater over verschillende watergebruikers. Door droogte en/of verzilting kan een tekort ontstaan aan zoet water. De opgave is een duurzame situatie te creëren, waarin het watersysteem en de ruimtelijke functies zodanig op elkaar zijn afgestemd dat waterbeheer 'zo eenvoudig mogelijk' is.

Voor het realiseren van een robuust en veerkrachtig watersysteem ziet de provincie met name toe op goed operationeel waterbeheer door de waterschappen. Het oppervlaktewatersysteem in Zuid-Holland is een uniek systeem dat het resultaat is van eeuwenlang 'polderen' in het deltalandschap. Het systeem functioneert nog steeds, maar staat onder druk en vraagt aanpassingen en meer ruimte om ook op termijn goed te kunnen blijven functioneren. De toenemende verstedelijking heeft gevolgen voor de afvoer van water, waardoor aanpassingen van het watersysteem noodzakelijk zijn.

Waterbeheerplan 2010-2015 Hoogheemraadschap van Rijnland (2009)

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het beheer van de watergangen en bijbehorende kunstwerken in het plangebied. Informatie met betrekking tot het watersysteem is opgenomen in de leggers van het hoogheemraadschap. Het beleid van het hoogheemraadschap is opgenomen in het Waterbeheerplan 2010-2015 (Waterbeheerplan 4) dat is vastgesteld op 9 december 2009. Het werk van het hoogheemraadschap staat, onder het moto 'droge voeten en schoon water' in het teken van drie hoofddoelen:

- veiligheid tegen overstromingen;
- voldoende water;
- gezond water, inclusief goed beheer van de afvalwaterketen.

Het hoogheemraadschap staat in de periode 2010-2015 voor grote opgaven. Het zwaartepunt ligt bij de verbetering van regionale waterkeringen, de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Bestuursakkoord Water, de renovatie van boezem- en poldergemalen en het uitvoeren van het reguliere baggerprogramma voor polders en boezems. In het waterbeheerplan is een maatregelenpakket opgenomen waarmee de strategische doelen ('veilig, voldoende, gezond') in de planperiode kunnen worden verwezenlijkt.

Handreiking Watertoetsproces Hoogheemraadschap van Rijnland (2008)

De watertoets is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In het kader van het vooroverleg conform artikel 3.1.1 van het Bro is de waterbeheerder overlegpartner bij het opstellen van bestemmingsplannen. Om problemen met wateroverlast te voorkomen, om een goede waterkwaliteit te waarborgen en om de beleving van water voor burgers te vergroten, is het watertoetsproces in het leven geroepen. Het doel van het watertoetsproces is om in een zo vroeg mogelijk stadium rekening te houden met water in ruimtelijke plannen en besluiten.

In de startovereenkomst Waterbeleid voor de 21e eeuw en in het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben de gezamenlijke overheden bepaald dat water een sturend principe moet zijn in de ruimtelijke ordening. De watertoets is het proces waarbij de waterbeheerder (in dit geval het Hoogheemraadschap van Rijnland) en de initiatiefnemer van het ruimtelijke plan (bijvoorbeeld gemeente, projectontwikkelaar, particulier) samenwerken. Het samenwerkingsproces moet uiteindelijk leiden tot een zogenaamde 'waterparagraaf' die onderdeel uitmaakt van het uiteindelijke plan of besluit.

In de Handreiking Watertoetsproces Hoogheemraadschap van Rijnland zijn richtlijnen gegeven voor het opnemen van deze waterparagraaf in bestemmingsplannen. Het beleid zoals vastgelegd in de Handreiking bevat onder meer aanbevelingen/richtlijnen voor de taakverdeling tussen gemeenten en waterbeheerders, de karakterisering van watersystemen, en het water in relatie tot functies en (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen.

4.6.2 Bestemmingsplan Brug Poelgeest

In vergelijking met de huidige situatie wordt verharding toegevoegd. Dit betreft verharding op land en verharding boven water (de brug over de Haarlemmertrekvaart). Voor de verharding boven de Haarlemmertrekvaart is compensatie van oppervlaktewater niet aan de orde. Daar waar op land verharding wordt toegevoegd, is compensatie van oppervlaktewater wel vereist. Deze compensatie moet plaatsvinden binnen het peilvak waarop afwatering vanaf het verhard oppervlak plaatsvindt. In onderhavig geval betreft dit het peilvak van de Haarlemmertrekvaart. De Haarlemmertrekvaart maakt onderdeel uit van het boezemsysteem van het Hoogheemraadschap. Watercompensatie moet worden uitgevoerd passend binnen dit peilvak en het boezemsysteem.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland stelt dat indien verharding wordt toegevoegd, dit moet worden gecompenseerd door 15 % van het verhardingsoppervlak aan te leggen als oppervlaktewater. Op het grondgebied van de gemeente Leiden wordt 1.462 m² verharding toegevoegd ten opzichte van het referentietracé. Dat betekent dat 219 m² oppervlaktewater ter compensatie moet worden gerealiseerd. Het ontwerp van de nieuwe ontsluitingsweg biedt ruimte voor de realisatie van bermsloten, waarmee circa 392 m² oppervlaktewater kan worden gerealiseerd. Hiermee vindt op het grondgebied van de gemeente Leiden voldoende watercompensatie plaats.

Op het grondgebied van de gemeente Oegstgeest wordt 1.258 m² verharding toegevoegd ten opzichte van het referentietracé. Dat betekent dat 189 m² ter compensatie moet worden gerealiseerd. Het ontwerp van de nieuwe ontsluitingsweg biedt ruimte voor de realisatie van bermsloten, waarmee circa 410 m² oppervlaktewater kan worden gerealiseerd. Hiermee vindt ook op het grondgebied van de gemeente Oegstgeest voldoende watercompensatie plaats.

In bijlage 10 bij deze toelichting is een kaart opgenomen waarop de bermsloten met bijbehorende oppervlaktes zijn weergegeven, voor beide gemeenten.

Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op een deel van de Haarlemmertrekvaart, alsmede de primaire en regionale waterkering gelegen aan weerszijden van de vaart. De Haarlemmertrekvaart is bestemd als 'Water', waarbij overeenkomst het beleid van de provincie en het hoogheemraadschap beperkingen zijn gesteld aan het toegestane gebruik. Datzelfde geldt voor de waterkering, die in onderhavig bestemmingsplan is voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat – waterkering'. In de regels behorende bij deze bestemming is opgenomen dat indien door middel van een omgevingsvergunning wordt afgeweken van de bestemmingsregels, advies moet worden ingewonnen bij de waterbeheerder.

In de waterkering langs de Haarlemmertrekvaart wordt in onderhavig bestemmingsplan een onderdoorgang voor langzaam verkeer mogelijk gemaakt. Deze onderdoorgang wordt voorzien van een volledig sluitende damwandconstructie. Door toepassing van deze constructie blijft de waterkering volledig in stand. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met de waterbeheerder.

4.7 Ecologie

4.7.1 Algemeen

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen). Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren (zorgplicht). Daarnaast is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren.

4.7.2 Bestemmingsplan Brug Poelgeest

Voor onderhavig bestemmingsplan is door Bureau Waardenburg B.V. onderzoek uitgevoerd naar het huidige voorkomen van soorten planten en dieren die beschermd zijn krachtens de Flora- en faunawet. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de Notitie brug Haarlemmertrekvaart (kenmerk 10-275/10.07494/EdwBo, 2 december 2010, bijlage 11 bij deze toelichting). Het onderzoek heeft bestaan uit literatuuronderzoek en meerdere terreinbezoeken. Vanuit zorgvuldigheidsoverwegingen is ter actualisatie van deze rapportage in 2012 opnieuw veldbezoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn vervat in de rapportage Bestemmingsplan Poelgeestbrug Oegstgeest – Effecten op natuurwaarden (Bureau Waardenburg, rapport nr. 12-127, 22 augustus 2012, bijlage 12 bij deze toelichting). Hieronder wordt allereerst ingegaan op de resultaten uit het onderzoek van 2010. Daarna worden de resultaten uit het actualiserende onderzoek weergegeven en tot slot wordt afgesloten met een conclusie.

Onderzoeksresultaten onderzoek 2010

Planten

In het plangebied zijn algemeen voorkomende soorten planten aangetroffen als valeriaan, harig wilgenroosje, gele lis, egelantier en riet. In het plangebied zijn geen strikt beschermde soorten planten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) aangetroffen. Op grond hiervan is beoordeeld dat het plangebied geen betekenis heeft voor beschermde soorten planten. Als gevolg van de ingreep worden geen verbodsbepalingen overtreden.

Ongewervelden

In het plangebied zijn geen beschermde soorten ongewervelden aangetroffen. In het plangebied is geen geschikte biotoop aanwezig voor in de regio bekende soorten als platte schijfhoren en groene glazenmaker. In de Haarlemmertrekvaart is geen goed ontwikkelde ondergedoken watervegetatie of krabbenscheer aanwezig. Op grond hiervan is beoordeeld dat het plangebied geen betekenis heeft voor beschermde soorten ongewervelden. Als gevolg van de ingreep worden geen verbodsbepalingen overtreden.

Vissen

Uit de omgeving is het voorkomen van de beschermde bittervoorn en kleine modderkruiper bekend (RAVON.nl). Tijdens de visbemonsteringen zijn deze soorten echter niet aangetroffen. Gelet op de aanwezigheid van geschikte biotopen in de Haarlemmertrekvaart, kan niet worden uitgesloten dat deze soorten daadwerkelijk voorkomen binnen het plangebied. Naar verwachting betreft dit slechts lage aantallen, gezien de marginale aanwezigheid van geschikt biotoop binnen het plangebied. De oevers van de Haarlemmertrekvaart binnen het plangebied zijn steil en beschoeid, daarnaast is er een redelijk dikke sliblaag aanwezig. Het plangebied is daarmee niet van lokaal belang voor deze soorten. De ingreep beslaat daarnaast slechts een zeer klein deel van de Haarlemmertrekvaart.

Binnen het plangebied komt mogelijk de kleine modderkruiper en bittervoorn voor. De ingreep tast echter slechts een verwaarloosbaar en marginaal leefgebied van deze soorten aan. In de definitieve planvorming moet wel rekening worden gehouden met deze soorten.

Amfibieën

Tijdens het veldbezoek is de bastaardkikker aangetroffen. Binnen het plangebied komen waarschijnlijk ook de algemeen voorkomende bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander voor. Deze soorten staan in Tabel 1 van de Flora- en faunawet. De Haarlemmertrekvaart heeft voor deze soorten een functie als voortplantingswater en de ruigte en oevers binnen het plangebied als landbiotoop.

De ingreep zal leiden tot een beperkt verlies van leefgebied van bastaardkikker, bruine kikker, kleine watersalamander en gewone pad. Als gevolg van de ingreep worden verbodsbepalingen overtreden voor deze soorten (artikel 11). Voor soorten uit tabel 1 geldt echter een algehele vrijstelling in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. De ingreep heeft geen negatieve invloed op de gunstige staat van instandhouding van genoemde soorten uit Tabel 1, omdat de soorten algemeen voorkomen en het aantal dieren dat in het plangebied voorkomt relatief klein is.

Reptielen

In de regio is voorkomen van reptielen niet bekend, het voorkomen van reptielen in het plangebied wordt op grond hiervan uitgesloten. Tijdens het veldonderzoek zijn ook geen reptielen aangetroffen. Als gevolg van de ingreep worden geen verbodsbepalingen overtreden.

Grondgebonden zoogdieren

Tijdens de veldbezoeken zijn geen zoogdieren waargenomen. De oevers en ruigtes in het plangebied hebben waarschijnlijk een functie als leefgebied voor algemeen voorkomende soorten zoogdieren uit Tabel 1 van de Flora- en faunawet zoals egel, mol, veldmuis, rosse woelmuis en bosmuis.

De ingreep kan leiden tot een beperkt verlies van leefgebied, het (onbedoeld) doden van enkele individuen en vernietiging van verblijfplaatsen van genoemde soorten. Als gevolg van de ingreep worden verbodsbepalingen overtreden voor artikel 9 en 11. Voor soorten uit Tabel 1 geldt echter een algehele vrijstelling in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. De ingreep heeft geen negatieve invloed op de gunstige staat van instandhouding van genoemde soorten uit Tabel 1, omdat de ingreep te beperkt is qua omvang en het aantal dieren dat hiermee gemoeid is relatief klein is.

Vleermuizen

Er is geen enkele aanwijzing gevonden dat er zich in het onderzoeksgebied kraamkolonies van vleermuizen bevinden. Het gebied wordt in beperkte mate gebruikt als foerageergebied door de gewone dwergvleermuis en in het bijzonder door de watervleermuis als trekroute richting foerageergebied. Als mogelijke paarplaats heeft het geen speciale betekenis.

De ingreep heeft geen effect op kolonieplaatsen. Wel dient de Haarlemmertrekvaart als vliegroute en foerageergebied voor watervleermuis en in mindere mate gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis. Verlichting van de brug en de toe- en afrit van de brug kunnen van invloed zijn op de geschiktheid van het onderzoeksgebied als vliegroute en foerageergebied. Dit kan leiden tot het overtreden van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Bij overtreding van betreffende verbodsbepalingen dient een ontheffing art 75 Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Vogels met jaarrond beschermde nestplaats

In het plangebied zijn betrekkelijk algemene soorten broedvogels waargenomen zoals wilde eend, Canadese gans, ekster, kievit en zanglijster. Het plangebied fungeert voor genoemde vogels, met uitzondering van de kievit, als broedgebied zonder groot belang. Tijdens de veldbezoeken zijn geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen, voorkomen hiervan wordt op grond hiervan uitgesloten.

De ingreep kan leiden tot een beperkt verlies van leefgebied en vernietiging van nesten van genoemde soorten. In de definitieve planvorming dient met vogels rekening te worden gehouden.

Onderzoeksresultaten actualiserend onderzoek 2012

Met betrekking tot vigerende wet- en regelgeving zijn de volgende conclusies getrokken:

- Bij de realisatie van de functies / bouwwerken die het bestemmingsplan mogelijk maakt moet rekening worden gehouden met de functie, in de vorm van migratieroute, die onderdelen van het bestemmingsplangebied hebben voor vleermuizen. Middels een juiste uitvoering van het verlichtingsplan en inpassing van het beplantingsplan zal er geen nadelige effect zijn op deze functie. Indien deze functie echter niet behouden blijft is overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet mogelijk en dient er een ontheffing art 75 te worden aangevraagd.
- Bij de aanleg van de brug moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van vissen. Aanwezigheid van de bittervoorn en kleine modderkruiper zijn niet volledig uit te sluiten zodat mitigerende maatregelen nodig zijn.
- Bij het verwijderen van beplanting moet rekening worden gehouden met het broedseizoen. In de beplanting zijn algemene broedvogels aangetroffen.
- De verschillende elementen in het plangebied hebben betekenis voor algemene soorten amfibieën en zoogdieren. Voor deze soorten geldt een vrijstelling ten aanzien van ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer en onderhoud.
- Als gevolg van de ingreep wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de aangetroffen beschermde soorten.

In meer algemene zin kan worden geconcludeerd dat:

- Binnen het bestemmingsplan er geen sprake is van het voorkomen van bijzondere of niet vervangbare natuurwaarden.
- Binnen het bestemmingsplan voornamelijk algemene en eenvoudig te ontwikkelen natuurwaarden voorkomen waaronder voor een belangrijk deel pionierssituaties.
- De ecologische relaties met de omgeving alleen zeer lokaal zijn en betrekking hebben op beperkt aantal soorten, zoals algemene kleine zoogdieren en amfibieën. Vleermuizen vormen hierop een uitzondering.

- Alle ecologische relaties met de omgeving zijn middels eenvoudige mitigerende maatregelen te behouden.

Aanbevelingen actualiserend onderzoek 2012

Flora- en faunawet

Om negatieve effecten op beschermde soorten zoveel mogelijk te voorkomen wordt geadviseerd de volgende maatregelen te treffen:

- Bij het verwijderen van bomen en/of beplanting dient verstoring van broedvogels te worden voorkomen. Aanbevolen wordt de bomen en/of beplanting buiten het broedseizoen te verwijderen. Voor het broedseizoen zijn geen vaste data te noemen. In zijn algemeenheid mag worden aangenomen dat het broedseizoen in ieder geval de periode vanaf half maart tot en met half augustus omvat. Indien de werkzaamheden binnen dit seizoen zijn gepland kunnen deze worden uitgevoerd indien is vastgesteld dat er met de werkzaamheden geen nesten van broedvogels worden verstoord. Dit kan door voorafgaande aan de uitvoering van de werkzaamheden de bomen en/of beplanting te controleren op nesten.
- Bij werkzaamheden aan de oevers van de Haarlemmertrekvaart wordt geadviseerd om te werken vanuit één richting, zodat aanwezige vissen kunnen vluchten. Daarnaast wordt geadviseerd om voor aanvang van de werkzaamheden de in het water en op de oever aanwezige vegetatie te verwijderen.
- Bij de inrichting van de brug en haar toeritten moet in het verlichtingsplan rekening worden gehouden met de functie van de Haarlemmertrekvaart en de beplantingsstrook langs de Broekweg voor vleermuizen. De verlichting dient zodanig te worden uitgevoerd dat vleermuizen er geen extra hinder van ondervinden. Nieuwe verlichting mag niet uitstralen over beide elementen.
- Bij de aanleg van de brug moet buiten het winterseizoen worden voorkomen dat bouwlichten uitstralen over de Haarlemmertrekvaart en werkschepen / pontons in de avond en nacht een belemmering kunnen vormen voor migrerende vleermuizen, bijvoorbeeld door ze onder de in aanbouw zijnde brug af te meren.
- Door de kap van bodem in het gebied ten zuiden en noorden van de vaart kunnen eventueel aanwezige vliegroutes van vleermuizen worden onderbroken of in kwaliteit achteruit gaan, geadviseerd wordt om in de nieuwe situatie hier zoveel mogelijk rekening mee te houden door bijvoorbeeld het planten van nieuwe bomenrijen waardoor weer nieuwe verbindingen ontstaan. Ook andere diersoorten kunnen hier dan weer gebruik van maken.

Algemeen

Ook in algemene zin is het mogelijk rekening te houden met aanwezige soorten en de eventuele ontwikkeling van nieuwe natuurwaarden. Aanbevelingen in dit verband zijn:

- Maak een integraal plan voor de groenelementen binnen het gehele bestemmingsplangebied dat aansluit op de omgeving.
- Ontwikkel groenelementen die passen binnen de omgeving en richt de groenelementen op een natuurlijke wijze in. Dat kunnen bijvoorbeeld zijn natuurlijke oeverzones met rietvegetaties en soortenrijke/bloemrijke vochtige ruigtes (met o.a. moerasspirea, kattenstaart, koninginnekruid en gewone valeriaan), bloemrijke grazige vegetaties (met soorten als margriet, knoopkruid, brunel, wilde peen, pastinaak, etc.) waterelementen met ondergedoken en drijvende watervegetaties en beplantingen bestaande uit alleen inheemse, passende soorten.
- Te ontwikkelen riet- en helofytenvegetaties kunnen mogelijk ook benut worden voor waterzuivering en/of toevoer van schoner (voedselarmer) water naar het Heempark.
- Breng faunavoorzieningen aan die:

- het mogelijk maken dat kleinen zoogdieren en amfibieën ongehinderd de toeritten naar de brug kunnen kruisen (vier kleine faunatunnels waarvan twee aan de westzijde en twee aan de oostzijde met een minimale diameter van 40 cm en bijbehorende geleidingen).
- voorkomen dat kleine zoogdieren en amfibieën (onbedoeld) op de toeritten kunnen belanden (bijvoorbeeld door het plaatsen van een kleine horizontale keerwand in het bermталud van circa 25 cm hoog, deze kunnen ook gebruikt worden als geleiding naar de faunabuizen).

Conclusie

Met inachtneming van bovengenoemde aanbevelingen vormt het aspect ecologie geen belemmering voor de voorgenomen activiteiten en is geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet vereist. Op eenvoudige wijze kan dan worden gegarandeerd dat negatieve effecten op (strikt) beschermde soorten worden voorkomen en wordt aldus ook overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet ten aanzien van strikt beschermde soorten voorkomen. Indien om zwaarwegende redenen niet tegemoet kan worden gekomen aan de beschreven aanbevelingen, kan uitvoering enkel worden plaatsvinden indien een ontheffing wordt aangevraagd en verleend.

4.8 Verkeer en vervoer

4.8.1 Verkeersmodelonderzoek

De verkeerskundige gevolgen van de geplande ontsluitingsweg zijn door adviesbureau Goudappel Coffeng B.V. in beeld gebracht door middel van een verkeersmodelonderzoek. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de notitie 'Verkeersonderzoek brug Poelgeest' (Goudappel Coffeng, kenmerk BPL006/Nhn/0024, 20 februari 2012, bijlage 2 bij deze toelichting).

Zowel het plangebied Poelgeest in Oegstgeest als het Leidse deel van het bestemmingsplangebied is opgenomen in het meest recente verkeersmodel van de Regionale Verkeer en Milieukaart Holland Rijnland (RVMK, versie 2.2). Alle hoofdwegen en een groot deel van het onderliggend wegennet zijn in het model opgenomen. Met het model kan op hoofdlijnen worden gekeken naar het verkeersbeeld, waarbij gevarieerd kan worden met verschillende ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen. Het verkeersmodel van de RVMK is gebruikt om de huidige situatie (de referentiesituatie) de toekomstige situatie en de plansituatie door te rekenen en te analyseren. Hiermee zijn de verkeersgevolgen van de voorgenomen verkeersstructuur in beeld gebracht.

Binnen de studie naar de verkeersprognose en verkeerseffecten is een drietal scenario's doorgerekend en geanalyseerd:

- 2008 (referentiesituatie);
- 2022 bij autonome ontwikkeling (dus zonder de nieuwe brug Poelgeest);
- 2022 als plansituatie (dus met de nieuwe brug Poelgeest).

Voor de huidige situatie (2008) zijn in het verkeersmodel voor Poelgeest 774 woningen opgenomen. In de toekomstige situatie is in de beide scenario's de wijk Poelgeest gegroeid met 557 woningen naar een totale omvang van 1.264 woningen. Het aantal woonwagens langs het Trekvaartplein wijzigt van 130 stuks in 2008 naar 90 stuks in 2022 (na voltooiing herstructurering). Het aantal arbeidsplaatsen in Poelgeest blijft ongewijzigd; zowel in de referentiesituatie als in de plansituatie zijn voor Poelgeest in het verkeersmodel 115 arbeidsplaatsen opgenomen.

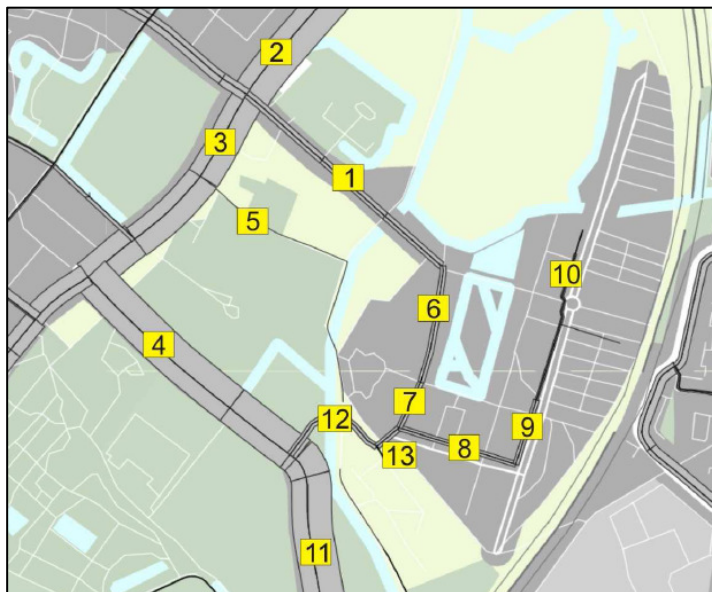
In het verkeersmodel is de Kwaakbrug nog niet afgesloten. Derhalve is door middel van een verschilplot in beeld gebracht welke effecten de afsluiting van de Kwaakbrug heeft op de verkeerscijfers uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng van 20 februari 2012.

4.8.2 Resultaten

Onderstaande tabel toont de verkeersintensiteiten op een twaalfstal wegvakken in de twee onderzochte scenario's. Het betreft de verkeersintensiteiten gedurende een etmaal op een gemiddelde werkdag en een gemiddelde weekdag, het totaal van beide rijrichtingen en in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). De werkdagcijfers zijn bruikbaar voor verkeersanalyses, de weekdagcijfers voor milieuanalyses. De analyses in deze paragraaf zijn gebaseerd op de werkdagcijfers. De afbeelding onder de tabel laat de ligging van de meetpunten zien. De tabel is, ten opzichte van de rapportage van Goudappel Coffeng van 20 februari 2012, bijgewerkt op grond van de verschilplot die de afsluiting van de Kwaakbrug in beeld heeft gebracht. Gezien de lokale functie van de Kwaakbrug heeft de afsluiting slechts een (zeer) beperkt effect op de cijfers als gepresenteerd in het eerder uitgevoerde verkeersmodelonderzoek.

wegvak	gemiddelde werkdag			gemiddelde weekdag		
	2008	2022	2022	2008	2022	2022
	referentie	autonoom	plansituatie	referentie	autonoom	plansituatie
1 Lange Voort	3.900	6.700	3.300	3.600	6.300	3.000
2 Abtspoelweg, ten noorden van Lange Voort	16.400	19.800	19.700	15.200	18.400	18.200
3 Abtspoelweg, ten zuiden van Lange Voort	18.600	22.600	19.300	17.200	20.900	17.900
4 Oegstgeesterweg noordelijk deel	17.900	21.600	21.300	16.500	19.900	19.700
5 Kwaaklaan	400	n.v.t.	n.v.t.	400	n.v.t.	n.v.t.
6 Hugo De Vrieslaan, noordelijk deel	3.200	5.500	2.700	2.900	5.100	2.500
7 Hugo De Vrieslaan, zuidelijk deel	1.500	3.000	3.100	1.400	2.700	2.800
8 Anne Weber-Van Bosselaan	1.500	3.000	3.000	1.400	2.700	2.700
9 Jac P. Thijsselaan, zuidelijk deel	1.500	3.000	3.000	1.400	2.700	2.700
10 Jac P. Thijsselaan, noordelijk deel	600	1.500	1.500	600	1.400	1.400
11 Oegstgeesterweg zuidelijk deel	17.900	21.600	21.600	16.500	19.900	19.900
12 nieuwe ontsluitingsweg	n.v.t.	n.v.t.	3.900	n.v.t.	n.v.t.	3.600
13 aansluiting Trekvaartplein	n.v.t.	n.v.t.	300	n.v.t.	n.v.t.	300

Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal), gemiddelde werk- en weekdag (afgerond op 100-tallen) (Goudappel Coffeng, 2013)



Ligging meetpunten verkeersintensiteiten (Goudappel Coffeng, 2010)

In de berekeningen is het referentiejaar 2008 doorgerekend om inzicht te geven in de autonome ontwikkeling van het verkeer tussen 2008 en 2022. De hiernavolgende analyses gaan uitsluitend over de beide scenario's die zijn doorgerekend voor het prognosejaar 2022, namelijk 2022 autonoom en 2022 plansituatie. Tussen haakjes staan de nummers die corresponderen voorgaande tabel en afbeelding.

Bij de onderstaande analyse wordt gekeken naar de intensiteiten per werkdag, omdat deze verkeerskundig maatgevend zijn. Uitgangspunt bij de analyse is de plansituatie; de verkeerssituatie op de wegvakken wordt hierbij telkens vergeleken met de autonome situatie.

Lange Voort (1)

De verkeersintensiteiten op de Lange Voort halveren in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie. Als gevolg van de nieuwe verbindingsweg bij het Trekvaartplein maakt een deel van het verkeer in de toekomst gebruik van deze nieuwe ontsluiting. De intensiteiten op de Lange Voort dalen tot circa 3.300 mvt/etm. Hiermee blijft de Lange Voort een erftoegangsweg.

Abtspoelweg (2/3)

De nieuwe ontsluitingsweg is nauwelijks van invloed op de intensiteiten op het deel van de Abtspoelweg ten noorden van de Lange Voort. Ten zuiden van de Lange Voort wordt het iets rustiger, doordat een deel van het verkeer gebruik gaat maken van de nieuwe ontsluitingsweg en dus niet meer rijdt via de route Lange Voort – Abtspoelweg-zuid. De Abtspoelweg blijft een drukke gebiedsontsluitingsweg.

Oegstgeesterweg (4/11)

De Oegstgeesterweg ondervindt nauwelijks effecten van de nieuwe ontsluitingsweg. Net als de Abtspoelweg blijft ook de Oegstgeesterweg in de toekomst een drukke gebiedsontsluitingsweg.

Kwaaklaan (5)

De Kwaaklaan is een doodlopende weg en de Kwaakbrug betreft een fietsbrug (en niet langer een autobrug). De intensiteiten op de Kwaaklaan zijn, daar deze geen relatie hebben met de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein, niet relevant voor onderhavige plan.

Hugo De Vrieslaan (6/7)

De verkeersintensiteiten op het noordelijk deel van de Hugo De Vrieslaan halveren in de plansituatie tot ongeveer 2.700 mvt/etm. De verkeersintensiteiten op het zuidelijk deel van de Hugo De Vrieslaan blijven ongeveer gelijk, omdat het verkeer vanuit de wijk in toenemende mate is gericht op de nieuwe ontsluitingsweg, aan de zuidzijde van de wijk.

Anne Weber-Van Bosselaan (8)

De nieuwe ontsluitingsweg heeft geen effect op de verkeersintensiteit op de Anne Weber-Van Bosselaan. Met 3.000 mvt/etm blijft een inrichting als erftoegangsweg mogelijk.

Jac P. Thijsselaan (9/10)

Ook op de Jac. P. Thijsselaan heeft de nieuwe verbindingsweg geen effect op de verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteiten op de Jac. P. Thijsselaan blijven circa 1.500 mvt/etm op het noordelijk deel en lopen op tot circa 3.000 mvt/etm op het zuidelijk deel van de Jac. P. Thijsselaan. Op de Jac P. Thijsselaan blijft hiermee een inrichting als erftoegangsweg mogelijk.

Nieuwe ontsluitingsweg (12)

De nieuwe ontsluitingsweg tussen de Hugo De Vrieslaan en de Oegstgeesterweg in Leiden bestaat nog niet in de autonome situatie. In de plansituatie rijden circa 3.900 mvt/etm tijdens een gemiddelde werkdag op het wegvak tussen de Oegstgeesterweg en de aansluiting Trekvaartplein. Hiermee kan de weg volgens de normen van Duurzaam Veilig worden ingericht als erftoegangsweg.

Aansluiting Trekvaartplein op nieuwe ontsluitingsweg (13)

Ook de aansluiting van het Trekvaartplein op de nieuwe ontsluitingsweg bestaat niet in de in de autonome en referentiesituatie. Van en naar Trekvaartplein rijden in de plansituatie circa 300 mvt/etmaal tijdens een gemiddelde werkdag. Op het wegvak tussen de aansluiting Trekvaartplein en de Hugo de Vrieslaan rijden circa 3.600 mvt/etmaal tijdens een gemiddelde werkdag. Op een gemiddelde weekdag rijden hier circa 3.300 mvt/etm. Op basis van deze intensiteiten kan deze weg conform de richtlijnen duurzaam veilig worden ingericht als een erftoegangsweg.

4.8.4 Sluipverkeer

Eventueel sluipverkeer maakt onderdeel uit van het verrichte verkeersonderzoek. Het gehanteerde RVMK-model houdt rekening met sluipverkeer. Dit door een capaciteitsafhankelijke toedelingsmethodiek. In het RVMK-model zijn alle relevante kruispunten in de regio opgenomen. Bovendien kent het model kruispuntdefiniëring. Het model houdt als zodanig tot op zekere hoogte rekening met de vormgeving van de kruispunten en de daardoor eventueel veroorzaakte vertragingseffecten.

Zorgvuldigheidshalve is een aanvullende 'selected link'-analyse uitgevoerd. De resultaten van deze analyse zijn opgenomen in de rapportage 'Nader onderzoek bestemmingsplan Brug Poelgeest' (Goudappel Coffeng, BPL007/Nhn/0032, 19 september 2012). De selected link-analyse toont aan dat de Brug Poelgeest vrijwel uitsluitend een lokale verkeersfunctie heeft gericht op de wijk Poelgeest.

4.8.5 Verkeerskundige gevolgen Brug Poelgeest voor woonwijk Houtkwartier

Adviesbureau Megaborn (opsteller van het verkeersonderzoek Houtkwartier) is verzocht om in te gaan op de gevolgen qua verkeersdruk van de Brug Poelgeest voor de woonwijk Houtkwartier. Uit de notitie (kenmerk GLd1207c d.d. 6 augustus 2012, bijlage 13 bij deze toelichting) kan worden geconcludeerd er een lichte toename van verkeer is geprognosticeerd op de Kagerstraat en de Zweilandlaan, waarbij het de vraag is of dit gezien de onlogische routing in werkelijkheid zal optreden. De wegen hebben in ieder geval voldoende capaciteit om de intensiteiten veilig af te wikkelen. Ook het kruispunt Boerhaavelaan-Oegstgeesterweg heeft voldoende capaciteit om de verwachte verkeersintensiteiten af te wikkelen. De verkeerskundige invloed van de Brug Poelgeest op de Rijnsburgerweg kan als nihil worden beschouwd. Een onredelijke vergroting van de verkeersdruk in het Houtkwartier is derhalve niet aan de orde.

4.8.6 Conclusie

De nieuwe ontsluitingsweg tussen de Hugo De Vrieslaan en de Oegstgeesterweg in Leiden bestaat niet in de autonome situatie. In de plansituatie rijden circa 3.900 mvt/etmaal tijdens een gemiddelde werkdag over de nieuwe verbinding. De ontwikkeling van de nieuwe ontsluitingsweg met brug over de Haarlemmertrekvaart heeft verkeerseffecten in de directe omgeving. Op de volgende wegen is sprake van een verkeerseffect:

- De verkeersintensiteiten op de Lange Voort halveren in de plansituatie ten opzichte van de autonome situatie in 2022 als gevolg van de nieuwe verbinding.
- Op de Oegstgeesterweg nemen de intensiteiten in de plansituatie niet toe ten opzichte van de autonome situatie in 2022.
- De Kwaaklaan is als doorgaande weg komen te vervallen en betreft een doodlopende weg.
- De Kwaakbrug is een fietsbrug in plaats van een autobrug, zoals in de huidige situatie.
- De verkeersintensiteiten op het noordelijk deel van de Hugo De Vrieslaan halveren in de plansituatie tot ongeveer 2.700 mvt/etmaal ten opzichte van de autonome situatie in 2022.
- In de plansituatie rijden op de nieuwe ontsluitingsweg tussen de Hugo De Vrieslaan en de Oegstgeesterweg circa 3.900 mvt/etmaal tijdens een gemiddelde werkdag op het wegvak tussen de Oegstgeesterweg en de aansluiting Trekvaartplein. Van en naar Trekvaartplein rijden in de plansituatie circa 300 mvt/etmaal tijdens een gemiddelde werkdag. Op het wegvak tussen de aansluiting Trekvaartplein en de Hugo de Vrieslaan rijden circa 3.600 mvt/etmaal tijdens een gemiddelde werkdag.

Uit het verkeersmodelonderzoek blijkt dat verkeerskundig gezien geen knelpunten ontstaan. Een mogelijk knelpunt op termijn, (te) hoge verkeersintensiteiten op de Lange Voort, wordt voorkomen. De nieuwe ontsluitingsweg kan op basis van de verwachte verkeersintensiteiten worden ingericht als erftoegangsweg. Er is in het verrichte onderzoek rekening gehouden met eventueel sluipverkeer en geconcludeerd is dat de Brug Poelgeest vrijwel uitsluitend een lokale functie vervult. Derhalve wordt geen overlast door sluipverkeer verwacht. Tot slot is geconcludeerd dat een onredelijke vergroting van de verkeersdruk in het Houtkwartier als gevolg van de realisatie van de geplande brug niet aan de orde is. De aspecten verkeer en vervoer vormen geen belemmering voor het bestemmingsplan Brug Poelgeest.

4.9 Lichtonderzoek

4.9.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet rekening worden gehouden met de mogelijke effecten die de voorgenomen ruimtelijke ingreep met zich meebrengt. Naast de wettelijke kaders, kunnen ook andere relevante aspecten aan de orde zijn. In het geval van nieuwe infrastructuur, vooral wanneer sprake is van hoogteverschil, verdient het aanbeveling om in beeld te brengen of de voorgenomen infrastructuur leidt tot lichthinder. Lichthinder wordt veroorzaakt door het licht van de koplampen van motorvoertuigen dat bebouwing beschijnt. Het kader voor onderzoek naar lichthinder wordt gevormd door de algemene aanbeveling van lichthinder, uitgebracht door de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde, de NSVV.

4.9.2 Bestemmingsplan Brug Poelgeest

Voor onderhavig bestemmingsplan is bestemmingsplan is door De Kruijter Openbare Verlichting een onderzoek naar lichthinder uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage 'Lichthinder Onderzoek, Aan brug Trekvaartplein in Leiden' (De Kruijter Openbare Verlichting, 18 juli 2012, bijlage 14 bij deze toelichting). In dit onderzoek is onderzocht of het op- en afrijden van de brug over de Haarlemmertrekvaart gezien de ligging hinder oplevert voor de omgeving, specifiek voor de woonbebouwing aan de Cornelis van Steenishof, de Hugo de Vrieslaan en de Anne Weber- van Bosselaan en voor de woonboten gelegen in de Haarlemmertrekvaart.

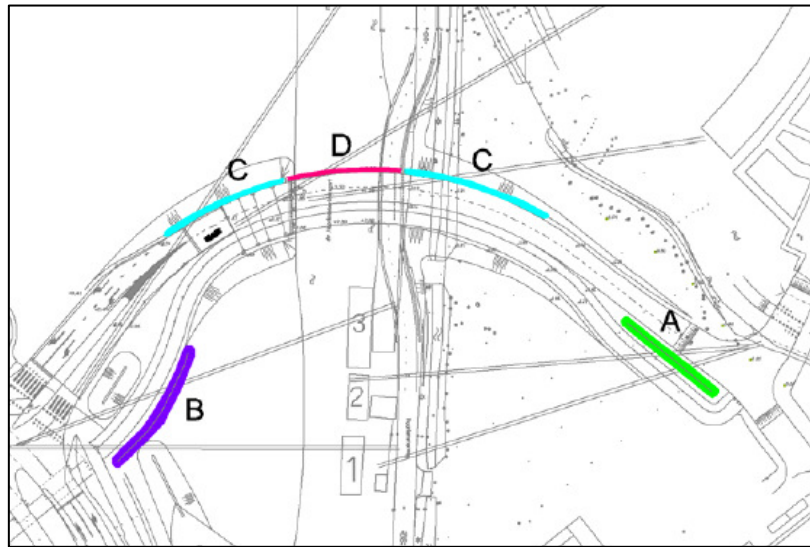
Aan de hand van een wetenschappelijk rekenmodel, met werkelijke objectieve uitstralingsgegevens van koplampen en armaturen, is bepaald wat de mate van lichthinder is voor de bewoners rond de te nieuw te bouwen brug over de Haarlemmertrekvaart. De berekende waarden (uitgedrukt in 'candela') zijn getoetst aan de algemene aanbeveling van lichthinder, uitgebracht door de NSVV. Naast het berekenen van de uitstralende verlichtingssterkte op de gevel van de woningen en de lichtstroom waaraan de ogen van de waarnemer worden blootgesteld, is ook de situatie ter plaatse beoordeeld.

Uit het onderzoek blijkt dat het verkeer dat brug oprijdt vanaf de Oegstgeesterweg veel hinder veroorzaakt voor de aanliggende bebouwing en woonboten, met uitzondering van de begane grond aan de Cornelis van Steenishof 42. Hier worden op de begane grond waarden berekend van 82 candela (cd), welke binnen de normen van NSVV blijven. De berekende waarden van de woningen aan de Cornelis van Steenishof (1^{ste} verdieping), de Hugo de Vrieslaan, de Anne Weber-van Bosselaan en de naast de geplande brug gelegen woonboten zijn zeer hoog voor zowel de normale als de nachtelijke uren na 23:00.

Gezien de hoge waarden die zijn berekend richting de aanwezige woonobjecten, als gevolg van de koplampen van motorvoertuigen gedurende het maken van de bocht aan de zuidkant van de brug, wordt aanbevolen om de beschijning van de bebouwing te blokkeren. Mogelijke maatregelen hiervoor zijn:

- Het plaatsen van een aarden wal met een hoogte van ten minste 90cm op de plek van A (ter afscherming koplamplicht naar de woonboten).
- Het aanbrengen van een tweede aarden wal met een hoogte van ten minste 90cm op de plek van B (ter afscherming koplamplicht naar de woonboten).
- Het plaatsen van een scherm of stalen barrière met een hoogte van 1,0 meter in de buitenbocht op de brug ter plaatse van D.
- Aanbrengen van een aarden wal, in de buitenbocht, net voor en net na de brug ter plaatse van C.

De maatregelen bij A en B hoeven niet te worden uitgevoerd indien er voldoende lage bladhoudende beplanting aanwezig is.



Mogelijke oplossingen (De Kruijter, 2012)

De voorgestelde maatregelen worden meegenomen in het ontwerp van de brug. Met inachtneming van deze maatregelen wordt lichthinder voor de aanwezige woonobjecten beperkt en is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Het aspect lichthinder vormt dan geen belemmering voor het bestemmingsplan Brug Poelgeest.

5. Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de bebouwing en het gebruik van de gronden en gebouwen in onderhavig plangebied. Het bestemmingsplan is gericht op de realisatie van een tweede ontsluitingsweg voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein, met een brug over de Haarlemmertrekvaart. Het bestemmingsplan is derhalve ontwikkelingsgericht. De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer gedetailleerd tot zeer globaal. Het bestemmingsplan Brug Poelgeest is ontwikkelingsgericht en daarom is gekozen voor een systematiek die aansluit bij de voorgenomen plannen.

Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is gebruik gemaakt van het gemeentelijke Handboek bestemmingsplannen, dat momenteel in voorbereiding is. In het handboek is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Gestreefd is naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en planregels. Het handboek en voorliggend bestemmingsplan voldoen aan de Regeling Standaarden Ruimtelijke Ordening 2008 (RO Standaarden 2008).

5.2 Opzet regels

De regels zijn, conform de SVBP2008, ondergebracht in vier hoofdstukken:

- hoofdstuk 1: inleidende regels;
- hoofdstuk 2: bestemmingsregels;
- hoofdstuk 3: algemene regels;
- hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels.

Hierna wordt kort ingegaan op de inhoud van de regels per hoofdstuk.

5.2.1 Hoofdstuk 1 – Inleidende regels

Het hoofdstuk met inleidende regels bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van de regels. Het tweede artikel betreft de wijze van meten. In dit artikel is onder andere beschreven hoe de maximale goot- en bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage moeten worden bepaald.

5.2.2 Hoofdstuk 2 – Bestemmingsregels

In de bestemmingsregels worden per bestemming regels gegeven voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing. Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor het bouwen worden getoetst aan deze regels. Indien een aanvraag past binnen de regels en de maatvoering (bebouwingspercentage, goot- en bouwhoogte en dergelijke) kan hiervoor in de regel qua ruimtelijke ordening zonder meer omgevingsvergunning worden verleend. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen.

5.2.3 Hoofdstuk 3 – Algemene regels

In hoofdstuk 3 is een aantal algemene regels opgenomen. Het betreft regels die gelden voor meerdere bestemmingen. Hierna is een overzicht opgenomen:

- anti-dubbeltelregel: deze regeling bepaalt dat grond die al een keer is meegenomen bij het toestaan van een bouwplan, niet nogmaals kan worden meegerekend bij de toetsing van een ander bouwplan.
- algemene bouwregels: hierin wordt geregeld welke voorschriften van de Bouwverordening niet buiten toepassing blijven.
- algemene gebruiksregels: hieronder is een regeling opgenomen voor verboden gebruik van de gronden in het plangebied.
- algemene aanduidingsregels: hier zijn regels opgenomen voor de gebiedsaanduidingen 'vrijwaringszone – landgoedbiotoop' en 'vrijwaringszone – molenbiotoop'.
- algemene afwijkingsregels: hierin is bepaald waarvoor het bevoegd gezag een omgevingsvergunning kan verlenen om af te wijken van de regels;
- overige regels: hier is opgenomen wat de volgorde is van de in het plan voorkomende dubbelbestemmingen.

5.2.4 Hoofdstuk 4 – Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is bepaald dat legaal gerealiseerde bouwwerken die niet voldoen aan het (nieuwe) bestemmingsplan mogen worden gehandhaafd. Ook voor strijdig gebruik is een dergelijke regeling opgenomen. Het tweede artikel bevat de slotregel.

5.3 Bestemmingen

5.3.1 Groen

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming 'Groen' zijn bestemd voor groenvoorzieningen, voorzieningen voor langzaam verkeer (fiets- en / of voetpaden), straatmeubilair, lichtwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen en bijbehorende verhardingen en watergangen.

Bouwregels

Er mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gerealiseerd. Hiertoe zijn regels gesteld voor de maximale oppervlakte en bouwhoogte. Daarnaast zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde (o.a. verlichting, regeling van het verkeer en lichtwerende voorzieningen) toegestaan. Voor verschillende bouwwerken zijn maximale hoogtes opgenomen.

5.3.2 Verkeer

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn bestemd gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer en de daarbij behorende voorzieningen zoals groen, water, nutsvoorzieningen en straatmeubilair. In deze bestemming is de brug over de Trekvaart door middel van de aanduiding 'brug' opgenomen en de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers is opgenomen met de aanduiding 'onderdoorgang'.

Bouwregels

Er mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gerealiseerd. Hiertoe zijn regels gesteld voor de maximale oppervlakte en bouwhoogte. Daarnaast zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde (o.a. bruggen en verlichting en regeling van het verkeer) toegestaan. Voor verschillende bouwwerken zijn maximale hoogtes opgenomen.

5.3.3 Water

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming 'Water' zijn bestemd voor waterlopen en waterpartijen, de waterhuishouding, waterberging en waterwegen voor verkeer, vervoer en recreatie. Bij de bestemming behorende bouwwerken en voorzieningen als groenvoorzieningen, oeverbeschoeiingen en bruggen zijn toegestaan.

Bouwregels

Er mogen geen gebouwen worden gebouwd. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming zijn toegestaan. Hieraan is een maximale bouwhoogte gekoppeld.

5.3.4 Waarde – Archeologie 6

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie 6' zijn mede bestemd voor de bescherming van archeologische waarden.

Bouwregels

Er mag uitsluitend gebouwd worden ten behoeve van deze bestemming, en ten behoeve van de overige geldende bestemming(en), beide mits de bepalingen omtrent de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden vooraf in acht zijn genomen.

Omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden

Voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist, indien deze dieper dan 150 cm en over een (totale) oppervlakte groter dan 500 m² worden uitgevoerd. Deze omgevingsvergunning kan alleen verleend worden indien de werken en werkzaamheden geen afbreuk doen aan het behoud en de bescherming van de archeologische waarden. Om dit aan te tonen moet de aanvrager een archeologisch rapport overleggen. Indien noodzakelijk kunnen aan de omgevingsvergunning voorwaarden worden verbonden.

Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen deze bestemming geheel of gedeeltelijk wijzigen of laten vervallen, indien dit op basis van onderzoek wenselijk c.q. mogelijk blijkt.

5.3.7 Waterstaat – waterkering

Bestemmingsomschrijving

De gronden met de bestemming 'Waterstaat – waterkering' zijn mede bestemd voor de instandhouding van waterkeringen met de daarbij behorende waterstaatwerken zoals taluds, dijken en onderhoudswegen alsmede de bij deze bestemming behorende voorzieningen en bouwwerken van waterbouwkundige aard zoals duikers, keerwanden en beschoeiingen.

Bouwregels

Er mag uitsluitend gebouwd worden ten behoeve van deze bestemming. De bouw van gebouwen is niet toegestaan en de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is gemaximeerd.

Afwijking van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd af te wijken van de bouwregels ten behoeve van de bouw van gebouwen die ingevolge de andere ter plaatse voorkomende bestemmingen zijn toegestaan. Een dergelijke afwijking is onder bepaalde voorwaarden niet vereist. Aan de afwijking van de bouwregels zijn voorwaarden verbonden. De bestemmingsregels van de andere ter plaatse geldende bestemming moeten in acht worden genomen en het belang van de waterkering mag niet onevenredig worden geschaad. Burgemeester en wethouders winnen hieromtrent advies in bij de waterbeheerder.

Omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden

Voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist. Het betreft onder andere het uitvoeren van grondbewerkingen en het aanleggen of aanbrengen van dijken of andere taluds, kaden of aanlegplaatsen. Een dergelijke omgevingsvergunning is onder bepaalde voorwaarden niet vereist. Verlening van een omgevingsvergunning kan uitsluitend indien de belangen van de waterkering niet onevenredig worden geschaad en ter zake vooraf advies bij de waterbeheerder is ingewonnen.

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Onderhavig bestemmingsplan heeft tot doel het juridisch-planologisch mogelijk maken van een tweede ontsluiting voor de woongebieden Poelgeest en Trekvaartplein, met een brug over de Haarlemmertrekvaart. De voorgenomen realisatie van deze ontsluiting brengt kosten met zich mee. Deze kosten zijn voor rekening van de gemeenten Leiden en Oegstgeest. In de Bestuursovereenkomst Leiden – Oegstgeest (ondertekend op 17 oktober 2006) zijn afspraken gemaakt omtrent de verdeling van de kosten.

De kosten voor realisatie van de tweede ontsluitingsweg, inclusief realisatie van de fiets- en voetgangerstunnel, de noodzakelijke bodemsanering en de benodigde grondverwerving, zijn deels opgenomen in de gemeentelijke begroting van beide gemeenten. Daarnaast wordt de realisatie deels bekostigd vanuit een projectsubsidie die door de Provincie Zuid-Holland is toegekend voor het project 'Brugverbinding Poelgeest – Merenwijk'. De economische uitvoerbaarheid is hiermee geborgd.

De gronden binnen het plangebied zijn grotendeels gemeentelijk eigendom. Een beperkt deel van de gronden zijn in eigendom van een marktpartij. Met deze marktpartij zijn gesprekken opgestart over de ontwikkeling van onderhavig plan. Uitgangspunt is dat wordt gekomen tot een minnelijke oplossing. Mocht dat niet mogelijk blijken, dan wordt een onteigeningsprocedure gevolgd.

De geplande ontsluitingsweg en de Brug Poelgeest vormen geen bouwwerk in de zin van de 'grondexploitatiewet' (onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening). Derhalve is een exploitatieplan op grond van de Wet ruimtelijke ordening niet aan de orde.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorontwerpbestemmingsplan Brug Poelgeest is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voor vooroverleg toegezonden naar de vooroverlegpartners. Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan overeenkomstig de gemeentelijke inspraakverordening voor inspraak ter visie gelegd. De uitkomsten van het vooroverleg en de inspraakprocedure zijn vervat in de Nota inspraak en vooroverleg Brug Poelgeest (bijlage 17 bij deze toelichting). In deze nota is aangegeven of inspraak- en overlegreacties aanleiding hebben gegeven tot wijziging van het bestemmingsplan.

Nu vooroverleg gevoerd is en de mogelijkheid tot het indienen van inspraakreacties is gegeven, zal het plan de wettelijke procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen.

De resultaten van de wettelijke procedure zal te zijner tijd in deze toelichting worden vermeld.