



Leiden

Bestemmingsplan	Stationsgebied Zeezijde
Onderdeel	Toelichting

Gemeenteraad	20 december 2005
Gedeputeerde Staten	4 juli 2006
Raad van State	Geen beroep ingesteld

Disclaimer

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

20 december 2005

Gemeente Leiden

Bestemmingsplan Stationsgebied zeezijde

◆ Toelichting + bijlagen

◆ Planvoorschriften

20 December 2005

toelichting bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde

Inhoudsopgave:

blz:

1.	Inleiding	3
1.1.	Aanleiding bestemmingsplan Stationsgebied zeezijde	3
1.2.	Begrenzing	3
1.3.	Geldende bestemmingsplan	3
1.4.	Totstandkomingsproces	4
1.5.	Analyse huidige situatie	4
2.	Programma van eisen en uitgangspunten	5
2.1.	Woonfuncties	5
2.2.	Medische en Academische doeleinden en dienstverlening	
2.3.	Onderwijs	6
2.4.	Kantoren	6
2.5.	Overige dagelijkse voorzieningen	7
2.6.	Verkeer en vervoer	7
2.7.	Groenvoorzieningen	9
2.8.	Water	10
2.9.	Monumenten en Archeologie	12
2.10.	Milieu aspecten	15
3.	Beschrijving stedenbouwkundig plan en karakter	29
3.1.	Stedenbouwkundige hoofdopzet	29
3.2.	Openbare ruimte en toekomstige verkeersstructuur	31
3.3.	Nieuwe ontwikkelingen	35
3.4.	Stedenbouwkundige beschrijving deelgebieden	38
3.5.	Bestemmingen en planvoorschriften	40
3.6.	Samenvatting beeldkwaliteit	52
3.7.	Sociale veiligheid	52
3.8.	Waterbeleid in relatie tot het bestemmingsplan	53
4.	Uitvoering	55
5.	Inspraak en overleg	57

1. Inleiding

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de aanleiding voor een nieuwe bestemmingsplan voor het Stationsgebied Zeezijde en de begrenzing van het plangebied aan de orde. Voorts wordt behandeld, wat in het geldende bestemmingsplan is opgenomen over het plangebied, hoe het plan tot stand is gekomen en wat de analyse is van de huidige situatie.

1.1 Aanleiding voor een nieuw bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde

Als gevolg van de nieuwbouw van het Leids Universitair Medisch Centrum, (LUMC), is een groot gedeelte van het gebied van het voormalige Academisch Ziekenhuis Leiden (AZL) vrijgekomen. Voor dit gebied dient een nieuw en adequaat bestemmingsplan opgesteld te worden, om herontwikkeling van het gebied mogelijk te maken. Het gebied, waar zich voorheen de bebouwing van het AZL bevond dat werd gekenmerkt door een semi privé karakter, zal bij de stad betrokken worden als openbaar gebied, zodat het als een onderdeel van het stedelijk weefsel zal zijn te beschouwen. Dit is ook nodig, omdat via dit stadsdeel de Leeuwenhoek bereikbaar is vanuit het centrum voor langzaam verkeer en in de toekomst ook per openbaar vervoer. Het onderhavige bestemmingsplan geeft aan, hoe dat gestalte kan krijgen.

Door de gemeenteraad is voor dit gebied op 26 juni 2001 onder nr.010047, het uitwerkingsplan AZL-terrein vastgesteld. Het plan is vastgesteld door de raad en niet door Burgemeester & Wethouders, zoals gebruikelijk is bij uitwerkingsplannen, omdat het op een aantal punten tevens een herziening was van het geldende bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station '92 betref. Aan dit plan is echter desalniettemin door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, bij hun besluit van 19 februari 2002, onder nr. DRG/ARB/01/6866A op procedurele gronden goedkeuring onthouden. Tegen dit besluit is geen beroep ingesteld.

Als gevolg hiervan is op basis van artikel 30 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een verplichting ontstaan om binnen een jaar na afloop van de beroepstermijn een nieuw bestemmingsplan vast te stellen voor het betreffende gebied.

1.2 Begrenzing

Het plangebied wordt begrensd door de spoorbaan, de Rijnsburgerweg, de Wassenaarseweg en het LUMC en de Albinusdreef in het westen. Binnen deze begrenzing is het goed mogelijk een stedenbouwkundige opzet te maken, die samenhangt met de directe omgeving.

1.3 Geldende bestemmingsplan

Zoals in paragraaf 1.1 al is vermeld, ligt het plangebied in de huidige situatie binnen de grenzen van het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992. Dit bestemmingsplan heeft de Gemeenteraad op 29 juni 1993 vastgesteld. Het is vervolgens op 22 februari 1994, onder nr. DRG/ARD 758032 goedgekeurd door het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en door uitspraak van de Raad van State d.d. 19 oktober 1995, onder nr. E01.94.0093 onherroepelijk geworden.

Aan het gedeelte van het voormalige AZL-terrein dat grenst aan de spoorbaan en huidige Bargelaan is de nader uit te werken bestemming Gemengde Bebouwing 1 (afgekort GB1) gegeven en aan het gedeelte dat grenst aan de achtertuinen van de huizen en bebouwing langs de Rijnsburgerweg, het LUMC en het huidige parkeerterrein bij het Pieter de la Courtgebouw aan de Wassenaarseweg, is de nader uit te werken bestemming Medipark/Woongebied/hotel congrescentrum (afgekort MP/WO/HC).

In het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 is voor beide locaties nog geen verkaveling opgenomen. Wel is in de zogenaamde uitwerkingsregels in respectievelijk artikel 8 en artikel 9 van de planvoorschriften behorende bij het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 een aantal randvoorwaarden opgenomen waaraan de stedenbouwkundige invulling moet voldoen. Aan de randen van het plangebied waren wel al gedetailleerde bestemmingen gegeven, zoals aan de woningen met achtertuinen aan de Rijnsburgerweg en het voor Universitaire en wetenschappelijke doeleinden bestemde Pieter de la Courtgebouw (UWO7).

1.4 Totstandkomingproces

Het thans ontwikkelde bestemmingsplan voor het Stationsgebied Zeezijde voorziet in de opvulling van de leemte, die is ontstaan na de onthouding van goedkeuring op 19 februari 2002 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland aan het op 26 juni 2001 door de raad vastgestelde uitwerkingsplan AZL-terrein, waarvan de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet al dateerde uit 1996. Tegen deze stedenbouwkundige uitwerking bestonden met name bezwaren van bewonersgroepen woonachtig aan de Rijnsburgerweg en de Wassenaarseweg.

Tegen het besluit van de onthouding van de goedkeuring is van de kant van de gemeente geen beroep ingesteld en dit is evenmin door anderen gedaan. Er is voor gekozen in goed overleg met de meest betrokken partijen een nieuw bestemmingsplan te maken voor het voormalige AZL-terrein, zodat dit plan zoveel mogelijk draagvlak zal kunnen krijgen.

Als gevolg hiervan zijn de meeste betrokken partijen bij de ontwikkeling van het gebied in workshopverband op regelmatige basis met elkaar in overleg getreden. Aan de workshop namen vertegenwoordigers deel van de bewoners(vereniging) van de Rijnsburgerweg, de Wassenaarseweg, de Bargelaan, het LUMC, de Universiteit, de gemeente, de Rijngeestgroep(RIAGG) en de Vereniging Leiden Centraal. Na het aantreden van de Stadsbouwmeester bij de gemeente Leiden, is ook hij aangeschoven bij de workshops. De eerste workshop vond plaats op 9 juli 2002. Daarna zijn er in totaal nog circa 12 bijeenkomsten geweest. Dit nauwe overleg heeft uiteindelijk geleid tot een nieuw stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied zeezijde en tot het voorliggende bestemmingsplan. In programmatisch opzicht is het bestemmingsplan Leeuwenhoek Station 1992 daarbij in hoofdlijnen als basis gehanteerd.

1.5 Analyse huidige situatie

1. Status van het gebied

Het voormalige AZL terrein had in het verleden in belangrijke mate het karakter van een semi-openbaar gebied. Door diverse ontwikkelingen, zoals de nieuwbouw van een geheel nieuw ziekenhuis, de oriëntatie van het LUMC op het nieuwe Station en de ontwikkeling van de Leeuwenhoek aan de westkant ondergaat het gebied geleidelijk aan een transformatie naar een meer openbare status.

2. Verbinding met de stad

Sinds de totstandkoming van het nieuwe Station met een gelijkwaardige in- en uitgang aan de zeezijde van het Station en de ontwikkeling van de Joop Walenkamptunnel is de toegankelijkheid van het gebied van uit het centrum in belangrijke mate verbeterd.

3. Diversiteit aan invloedssferen aan de randen

Het Stationsgebied Zeezijde ligt tussen zeer verschillende invloedssferen. Aan de westkant is het ziekenhuis dominant aanwezig met de bijbehorende glazen parkeergarage. Aan de noord- en noordwest kant grenst het gebied aan grote universitaire complexen zoals het Pieter de la Courtgebouw. Daarnaast sluit het gebied aan de oostkant aan op een vooroorlogse woonbuurt bestaande uit statige huizen met diepe achtertuinen. Aan de zuidkant ten slotte bevindt zich een zeer druk Station.

4. Onvoltooid middengebied

Het middengebied, waar zich voorheen een verzameling van gebouwen van het AZL bevond is nu voor een belangrijk gedeelte leeg met uitzondering van de nieuwbouw van Rijnveste aan de Albinusdreef.

5. Behoud waardevolle elementen

Binnen het plangebied bevinden zich diverse waardevolle elementen uit de vorige periode, toen het ziekenhuiscomplex was ondergebracht in diverse paviljoenachtige gebouwen met rondom groen, zoals het Poortgebouw, het groen voor het Poortgebouw, de portierswoningen aan de Rijnsburgerweg en diverse waardevolle bomen.

6. Bargelaan

De nieuwbouw aan de oostkant van het Station tussen de spoorrails en de Bargelaan met op de begane grond publiek gerichte functies zoals een horecavestiging draagt al bij tot een verlevendiging van het gebied.

7. Verkeerssituatie

In het plangebied komen dagelijks grote stromen bezoekers. Opvallend is dat overdag in het straatbeeld de voetgangers en fietsers de belangrijkste plaats innemen. Het gebied ligt daarbij aan een knooppunt van het openbaar vervoer. In het gebied bevinden zich geen doorgaande autowegen.

8. Groen

Verspreid door het plangebied bevinden zich groene elementen uit het verleden. Langs de sloot aan de achtertuinen van de woonhuizen aan de Rijnsburgerweg bevindt zich een vrijwel aaneengesloten groene rand.

9. Wonen

De woonfunctie bevindt zich voornamelijk langs de Rijnsburgerweg. De woontoren in de nieuwbouw op de hoek Bargelaan, Rijnsburgerweg heeft door de situering van appartementen op het westen met uitzicht op de duinen van Katwijk al een gunstige uitstraling op het verder nog onbewoonde plangebied.

10. Universiteit

Het Pieter de la Courtgebouw aan de Wassenaarseweg, dat in gebruik is bij de Faculteit Sociale Wetenschappen van de Universiteit Leiden heeft een gesloten karakter.

Conclusie:

Het voorgaande maakt duidelijk, dat het voormalige AZL-terrein voor herontwikkeling in aanmerking komt. Gelet op de centrale ligging tussen de binnenstad en het nieuwe stadsdeel dat in ontwikkeling is in de Leeuwenhoek, biedt dat goede kansen om het gebied een gedifferentieerd stedelijke invulling te geven.

2 Programma van eisen en uitgangspunten

In dit hoofdstuk zal ingegaan worden op het programma van eisen voor het plangebied en de daaruit voortvloeiende uitgangspunten voor de invulling van het plangebied.

2.1 Woonfuncties

Programmapunten:

- circa 250 woningen, inclusief dienst- en zorgwoningen en studentenhuysvesting;
- Woningen grotendeels gestapeld; eventueel eengezinshuizen langs de waterloop aan de achterkant van de Rijnsburgerweg en de toegangsweg vanaf de Rijnsburgerweg; woningen met een situering niet te dicht bij de zwaardere laboratoria (100 m). Voor dienst/ zorgwoningen e.d. kan hiervan afgeweken worden.

Aan het voormalig AZL-terrein is in het kader van het Leiden Centraal Project voor een deel een woonfunctie toegedacht. De wens om woningen te realiseren op een gedeelte van het voormalige AZL-terrein vloeit voort uit het bestemmingsplan Leeuwenhoek Station 1992. Het terrein biedt goede mogelijkheden voor woningbouw, omdat het verder weg ligt van de laboratoria. Voorts ligt het in een omgeving waar de nodige voorzieningen (openbaar vervoer, winkels, ziekenhuis enz.) al aanwezig zijn. Voorts moet voorkomen worden, dat het gebied een te monofunctionele uitstraling krijgt. In het bestemmingsplan Leeuwenhoek- Station zijn de gronden tussen de waterloop langs de achtertuinen van de woonhuizen aan de Rijnsburgerweg en in de omgeving van het Poortgebouw voor woonfuncties geschikt geacht. Dichter bij het ziekenhuis zijn nog wel dienst- en zorgwoningen mogelijk. In genoemd bestemmingsplan zijn er uiteindelijk tenminste 50 dienst- of zorgwoningen voorgeschreven bij de herontwikkeling van het gebied.

Voor de andere woningen gold, dat deze op een afstand van minimaal 150 m verwijderd moeten liggen van zwaardere laboratoria. Op grond van een TNO rapport van januari 2002 kan deze afstand teruggebracht worden tot 100 m. De mogelijkheden tot herinrichting van het gebied zijn daardoor verruimd. In het door de raad op 26 juni 2001 vastgestelde uitwerkingsplan is uiteindelijk uitgegaan van de realisering van circa 250 woningen op het AZL terrein. Het aantal woningen is o.a afhankelijk van de grootte en het type. Naast de bestaande woonhuizen aan de Rijnsburgerweg / hoek Wassenaarseweg zijn er in de binnen het plangebied al gerealiseerde kantoor/woontoren de Kijker op de hoek Rijnsburgerweg/Bargelaan al 44 nieuwe appartementen bijgekomen. Anno 2004 is de wenselijkheid van woningbouw op een deel van het terrein nog steeds onverkort van kracht.

2.2 Medische en Academische doeleinden en dienstverlening

Programmapunten:

- Een oppervlakte van circa 35.000 m² voor de realisering van voorzieningen op medisch gebied;
- Uitbreidingsmogelijkheid LUMC;
- Oriëntering van de voetgangersroute vanaf het Station op de hoofdingang van het ziekenhuis.

Een belangrijk onderdeel van de herontwikkeling van het AZL-terrein betreft het bieden van ruimte voor de realisering van bebouwing ten behoeve van dienstverlenende, verzorgende, onderzoek, en ontwikkelingsinstellingen en instituten c.q. bedrijven op het gebied van de medische technologie en gezondheidszorg met een academische oriëntatie. Daarnaast bestaat er behoefte aan ruimte voor uitbreidingsmogelijkheden van het LUMC.

In het voorgaande plan kwamen daarvoor vooral de gronden tussen het Poortgebouw en het LUMC en de parkeergarage in aanmerking. De realisering van de nieuwbouw van Rijnveste 1 (voorheen RIAGG), is hiervan al een uitvloeisel geweest, terwijl ook het Poortgebouw voor een belangrijk deel voor deze doeleinden is ingericht.

Het is de bedoeling in aansluiting op Rijnveste 1 nieuwbouw te realiseren ten behoeve van Rijnveste 2 met het oog op de vestiging daarin van een centrum voor kortdurende zorg van psychiatrische patiënten. Het betekent een uitbreiding van ruim 5000 m² bvo naar 19.000 m² bvo.

Hiernaast bestaat er in de toekomst behoefte aan uitbreidingsmogelijkheden voor het LUMC zelf, wat ook gepaard kan gaan met een herschikking van functies, zoals het onderbrengen van publiekgerichte functies als de poliklinieken in nieuwbouw dicht bij het Station. In het hoofdgebouw komt dan weer ruimte vrij voor andere medische functies.

2.3 Onderwijs

Programmapunt:

- Onderwijs passend bij en aansluitend op medische functies en Universiteit in de omgeving van het Stationsgebied

Ontwikkelingen op het vrijgekomen AZL terrein zijn ook van belang voor het onderwijs. Op de gronden ten westen van de parkeergarage van het LUMC is de nieuwbouw van het Universitair Medisch Onderzoek en Onderwijscomplex, dat deel uitmaakt van het LUMC, geprojecteerd. Ook is daar ruimte voor nieuwbouw voor aanverwante levenswetenschappen gereserveerd. Voor deze locatie, die grenst aan het plangebied, is inmiddels het uitwerkingsplan Sandifortdreef e.o. in werking getreden en onherroepelijk geworden.

Het plangebied is door de ligging in deze omgeving, die zo goed is voorzien van openbaar vervoer, ook aantrekkelijk voor andere onderwijsvormen gebleken. Zo worden momenteel de vestiging van het Regionaal Opleidings Centrum (ROC), waarin ook in verzorgende beroepen onderwijs wordt gegeven, en een tweede vestiging van het stedelijk Gymnasium in de omgeving van het Station overwogen.

In bepaalde mate zal hiermee rekening worden gehouden in dit bestemmingsplan, zoals ook reeds in het uitwerkingsplan AZL-terrein was gedaan door naast kantoren e.d. onderwijs voorzieningen mogelijk te maken op de locatie langs de spoorbaan direct ten westen van het Station.

Voor het ROC is een bouwmassa vereist met een vloeroppervlakte van circa 30.000 m² bvo, voor het Gymnasium is 3000m² bvo vereist. Het ROC, waaraan mogelijk een hotel en congrescentrum wordt toegevoegd, kan op de locatie langs de spoorbaan worden gesitueerd. Voor het Gymnasium is een locatie denkbaar langs de westzijde van de Albinusdreef op het terrein van de Universiteit grenzend aan het plangebied. Het geldende bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 maakt de bouw van deze school op die locatie, zonder dat daarvoor een bestemmingswijziging nodig is, reeds mogelijk. Momenteel wordt nieuwbouw van het Gymnasium in echter in Leiden Noord overwogen.

2.4 Kantoren

Programmapunt:

- Kantoorruimte circa 25.000 m² tot 35.000m²; hiervan is al een belangrijk deel aanwezig in het Poortgebouw en in de nieuwbouw aan de Bargelaan; er zal echter in het plan een aantal nieuwe locaties worden aangewezen, waar de bouw van kantoren mogelijk is naast onderwijsvoorzieningen.

De locatie Centraal Station / LUMC heeft vanwege de ligging aan een openbaarvervoersknooppunt en de nabijheid van de historische binnenstad potentie voor uitbreiding van het huidige kantorenareaal.

Kantoorfuncties zijn in het plangebied in de eerste plaats direct aansluitend aan de spoorbaan gedacht. Een deel is hiervan al gerealiseerd in het lagere gedeelte van de nieuwbouw langs de spoorbaan ten oosten van het Stationsgebouw. Voor kantoorfuncties blijven verder de bouwgronden langs de spoorbaan ten westen van het stationsgebouw in aanmerking komen. Kantooruitbreidingen van het ziekenhuis zelf passen in de bestemming voor medische doeleinden.

In de hiervoor vermelde nieuwbouw aan de oostkant van het Station is al circa 5000 m² bvo kantoorruimte tot stand gekomen. Hierin is o.a. het Nederlandse kantoor van Ikea gevestigd. Volgens de concept regionale kantorennota "In goede banen Leiden: Kantorenstrategie Leidse regio" van oktober 2002 zou er rondom het LUMC in elk geval nog circa 15.000 m² bvo aan kantoorruimte kunnen worden toegevoegd. Door de ligging van het gebied bij een knooppunt van openbaar vervoer blijft het ook op de lange termijn zeer geschikt voor kantoorfuncties.

2.5 Overige stedelijke voorzieningen

Programmapunten:

- hotel/congrescentrum/restaurant;
- winkelruimte en horeca op de begane grond nabij Station;
- zakelijke dienstverlening, zoals bank, reisbureau in de omgeving van het Station en de ingang naar het ziekenhuis;
- overige voorzieningen, zoals kinderopvang, fitnessruimte, sportschool;

Zoals hiervoor in paragraaf 2.2 en 2.3 al aan de orde is gesteld, nemen door de aanwezigheid van het LUMC en de Universiteit de medische en onderwijsvoorzieningen een belangrijke plaats in binnen de Stationsomgeving zeezijde. Daarnaast is het gebied onderdeel van een knooppunt van openbaar vervoer. Het gebied trekt daardoor dagelijks vele bezoekers. In de toekomst zal het aantal bezoekers alleen nog maar toenemen. Het is daarom gewenst dat er in het plangebied ook ruimte wordt gereserveerd voor bepaalde voorzieningen, die voorzien in de dagelijkse behoefte, zoals winkels, een restaurant/lunchroom, reisbureau, kapper, kinderopvang, fitnessruimtes e.d. Deze voorzieningen zullen ook bijdragen tot een verlevendiging van het straatbeeld. Een goed voorbeeld hiervan is reeds de komst van een horecagelegenheid met terrasje op de hoek Bargelaan /Stationsplein zeezijde op de begane grond van de aldaar gerealiseerde nieuwbouw. Het spreekt dan van zelf, dat een aantal van deze voorzieningen voornamelijk wordt gesitueerd in de omgeving van het Station en de wandelpromenade richting LUMC en Leeuwenhoek. Voor sommige voorzieningen, zoals kinderopvang is dat echter niet specifiek noodzakelijk. Voorts is het gebied geschikt voor de vestiging van hotel/congrescentrum gezien de ligging in de directe omgeving van het Station, Universiteit en LUMC.

2.6 Verkeer en vervoer

Programmapunten:

- Goede openbaarvervoersverbindingen en voetgangers- en fietsroutes, maar geen routes voor doorgaand gemotoriseerd verkeer;
- Indien op de Albinusdreef een deel van het traject van de Light Railverbinding voor de RijnGouwelijn wordt gerealiseerd, dient een veilige bereikbaarheid voor voetgangers van en naar het ziekenhuis gegarandeerd te blijven;
- De halte van de RijnGouwelijn wordt gesitueerd in de directe omgeving van het ziekenhuis;
- Aan de zeezijde van de uitgang van het Centraal Station komt een grote ondergrondse en deels halfverdiepte fietsstalling, die plaats biedt aan minimaal 2000 fietsen;
- Onder de nieuw te realiseren gebouwen op het terrein wordt voorzien in voldoende ondergrondse parkeergelegenheid.

In het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 is een aantal uitgangspunten geformuleerd voor de verkeersafwikkeling binnen het gehele plangebied dat zich uitstrekt van het Stationsplein tot Rijksweg 44. Zo dient de vormgeving van de infrastructuur niet gericht te zijn op doorgaande autoverbindingen. Daarnaast stellen de aanwezigheid van het LUMC en het Station Leiden eisen aan de infrastructuur, zoals een goede bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer, ambulances, taxi's en particulier autoverkeer. Voor het plangebied zijn deze principes als volgt nader uitgewerkt, waarbij verwezen wordt naar de kaart, waarop indicatief de verkeersstructuur staat aangegeven.

Ontsluiting autoverkeer

Volgens het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 loopt de hoofdontsluiting voor autoverkeer vanaf de Wassenaarseweg via de bestaande toegangsweg ten westen van het Pieter de la Court-gebouw. Daarnaast is er vanuit westelijke richting voorzien in een ontsluitingsweg via de Sandifortdreef en de Darwinweg naar de Plesmanlaan. Het LUMC en de bijbehorende parkeergarage zijn alleen via deze wegen bereikbaar. Nabij de hoofdingang van het ziekenhuis zal ook ruimte moeten zijn voor taxiverkeer en het door particulieren halen en brengen van patiënten.

Voorts wordt er bij de planontwikkeling rekening gehouden met een ondergeschikte ontsluiting vanaf de Bargelaan naar de Wassenaarseweg, ten oosten van het Pieter de la Courtgebouw. Deze ontsluitingsweg is uitsluitend bedoeld ten behoeve van de bereikbaarheid van de woningen aan de nieuw te realiseren woonstraat, en zal daarom zodanig worden gedimensioneerd dat hij slechts een beperkte functie kan vervullen, namelijk hoofdzakelijk voor langzaam verkeer.

Openbaar vervoer

Het gebied ligt direct aan het belangrijkste knooppunt van openbaar vervoer in de regio, het station Leiden Centraal. De RijnGouweLijn gaat een belangrijke functie vervullen voor het openbaar vervoer tussen o.a. Leiden en de kuststreek. Voor het traject tussen Centraal Station en A44 gaat de voorkeur uit naar de route Stationsplein-Joop Walenkamptunnel – Albinusdreef – Sandifortdreef - Zernikedreef – Einsteinweg – Ehrenfestweg – Plesmanlaan. Op dit trajectdeel zijn drie haltes gepland, waarvan één direct naast de hoofdingang van het LUMC. Deze halte is van groot belang voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis en het medisch Onderwijs & Onderzoek complex.

Vooralsnog gaat het lokaal en regionaal openbaar vervoer per bus, waarvoor de Joop Walenkamptunnel, de Bargelaan en de Rijnsburgerweg de belangrijkste wegen zijn. De bushalte aan de Bargelaan is nu nog de belangrijkste schakel voor het gebied. Of er, en zo ja welke veranderingen in het busnet zullen optreden na de komst van de RijnGouwelijn is nu nog niet aan te geven; de genoemde route zal hoe dan ook altijd een belangrijke functie voor het busverkeer blijven vervullen. Voor het ziekenhuis zal in de onmiddellijke nabijheid van de ingang ruimte moeten zijn voor taxiverkeer en het door particulieren halen en brengen van patiënten.

Fietsverkeer

De Joop Walenkamptunnel is ook belangrijk voor fietsers en voetgangers. Voor de verbinding met het westelijke deel van Leeuwenhoek ligt een route van de Albinusdreef naar de Darwindreef, tussen het LUMC en de Medische Faculteit door, voor de hand. In noordoostelijke richting loopt deze route onder het Poortgebouw door, waarbij ter plaatse van het Poortgebouw de fietsers zullen moeten afstappen, om de veiligheid van de gebruikers van dat gebouw te waarborgen. Deze route vormt de snelste weg naar Naturalis en de instellingen en bedrijven in de Leeuwenhoek. De overige straten zullen ook een rol in het fijnmazige netwerk van fietsroutes vervullen; de meeste zijn voorzien van vrijliggende fietspaden.

Voetgangers

Het Centraal Station, het LUMC, de universiteit en andere voorzieningen kennen ook veel voetgangers. Uitgangspunt van het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 is een uitgebreid netwerk van zo kort mogelijke (sociaal) veilige routes door het plangebied. De voetgangersoversteekplaats op de Bargelaan voor het station is een van de drukste van de stad. Doorgaand autoverkeer is hier niet toegestaan en al het busverkeer maakt er gebruik van. De halte van de RijnGouweLijn komt op zeer korte afstand van de hoofdingang van het LUMC te liggen. In het ontwerp van het gebied rond de ingang is het veilig oversteken van de trambaan een belangrijk uitgangspunt. In de omgeving van de hoofdingang van het LUMC zal de haal- en brengplaats voor taxi's en ander autoverkeer zo moeten worden ontworpen dat het autoverkeer voetgangers op weg naar de ingang niet hoeft te kruisen.

In aanvulling op alle straten in het gebied kunnen voetgangers bovendien de route van de Rijnsburgerweg, onder het Poortgebouw door, naar het LUMC gebruiken. Deze looproute ligt in het verlengde van de Boerhaavelaan. De openbare ruimte tussen de geprojecteerde nieuwbouwlocaties respectievelijk ten westen van het Poortgebouw en ten oosten van het LUMC is bij uitstek een voetgangersdomein en zal overeenkomstig worden ingericht.

Parkeren en stallen

Auto's en fietsen moeten bij de bestemming een parkeer- of stallingsplaats krijgen.

- Voor autoparkeervoorzieningen gelden CROW normen als richtlijn, waarbij met de buitengewoon gunstige ligging van het gebied bij een openbaar vervoerspunt rekening zal worden gehouden bij de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen.
- Voor het LUMC is een parkeergarage aanwezig, maar voor het station is parkeren aan een korte tijdsspanne gebonden. Voor treingebruikers is geen ruimte voor lang parkeren beschikbaar.
- Het station en de vele publieksvoorzieningen trekken veel fietsers aan. Aan de zeezijde van het Centraal Station zal in aanvulling op de bestaande bewaakte stalling een nieuwe stalling worden gebouwd, die onder het voorplein komt te liggen. Het gaat hier om 2.000 à 2.600 plaatsen die in overleg met ProRail zullen worden verwezenlijkt. Voorzieningen die veel bezoekers trekken, moeten op eigen terrein voorzien in de behoefte aan fietsenstallingen. Hiervoor zullen de geldende normen van het CROW worden toegepast. Het aanzien van de openbare ruimte verdient voorts veel aandacht, mede vanwege de grote aantallen fietsen, die dagelijks in het plangebied worden gestald.

2.7 Groenvoorzieningen

Programmapunten:

- Een stedelijk groene invulling van het openbare gebied aangevuld met stadstuinen tussen de bebouwing;
- Inpassing van de bomen in het kwadrant tegenover het Poortgebouw als openbaar groen;
- Zoveel mogelijk inpassing van bestaande waardevolle bomen en boomgroepen;
- Het toevoegen van bomenrijen langs de straten, lanen en dreven;
- Een duidelijke afscheidingen tussen het privé-groen en openbaar groen, waarbij zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met de belevingswaarde van dit groen vanuit de openbare ruimte;

In het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 was reeds een aantal randvoorwaarden voor de toekomstige groenstructuur op het AZL-terrein vastgelegd. Belangrijke uitgangspunten waren hierbij dat het bestaande waardevolle groen zoveel mogelijk in de nieuwe invulling voor dit gebied zou worden opgenomen en de te ontwikkelen woningen zoveel mogelijk in een groene omgeving zou worden gesitueerd. Het bestaande groene gazon tegenover het Poortgebouw beplant met grote bomen was om die reden reeds in gedetailleerde vorm als gebied met een groenbestemming in het voor het overige globale gedeelte van dat bestemmingsplan opgenomen. Hieronder zal worden ingegaan op de huidige situatie van het groen en de randvoorwaarden op dit punt in het nieuwe bestemmingsplan voor het Stationsgebied zeezijde.

Handhaving van de bestaande groene ruimte vóór het Poortgebouw geldt in dit nieuwe bestemmingsplan zeezijde nog steeds als uitgangspunt. Ook zal respectvol omgegaan moeten worden met de aanwezige bestaande waardevolle en monumentale bomen of boomgroepen. Wel kan het wenselijk zijn, dat er in verband met de wenselijke geachte stedenbouwkundige invulling er een aantal bomen binnen het plangebied niet te handhaven zal zijn. Daarvoor zal dan elders in het plangebied compensatie geboden moeten worden. In een aantal gevallen zal daarnaast verplanting mogelijk zijn.

Voor de stedenbouwkundige invulling van het gebied is nu gekozen voor een duidelijke stedelijke invulling met toepassing van zoveel mogelijk gesloten bouwblokken. Langs de brede stedelijke boulevards, de Albinusdreef en Bargelaan komen bomenrijen met boomgroepen ter plaatse van de ingang naar het station en de ingang van de Bargelaan bij de Rijnsburgerweg die deze ingangen accentueren. De nieuwe woonstraat aan de oostkant van het Poortgebouw zal een lommerrijk karakter kunnen krijgen, omdat langs deze straat op diverse plekken tussen de zijbeuken van het Poortgebouw en de nieuwe huizen groenvoorzieningen al aanwezig zijn of plaats is voor

nieuwe groenvoorzieningen. Voorts bevindt zich al tegenover het Poortgebouw een monumentale boom, die bij zal dragen aan de groene sfeer van deze straat. In aansluiting op de poldersloot langs de achtertuinen van de bestaande woonhuizen aan de Rijnsburgerweg zal daarnaast in het groen een aantrekkelijke waterpartij kunnen worden gecreëerd aan het begin van de woonstraat nabij de Bargelaan. Daarnaast is langs het laatste deel richting Wassenaarseweg bij de samenvloeiing met de Poelwetering een groenplek bij het water gedacht. Voorts zal er bij de ontwikkeling van het gebied ten westen van het Poortgebouw een groene binnenhof ontstaan, waardoorheen de langzaam verkeersroute vanaf de Rijnsburgerweg naar de route richting Naturalis loopt. In deze hofachtige ruimte zullen ook de bestaande groene kwadrant met kastanjabomen tegenover het Poortgebouw en zo mogelijk ook nog nabijgelegen gedeelten van bestaande bomenrijen en boomgroepen worden opgenomen.

2.8. Water

Programmapunt:

- een oppervlakte van voldoende omvang binnen het plangebied dient uit water te bestaan in de beleidsvisie van het Hoogheemraadschap van Rijnland en de provincie Zuid-Holland

Waterhuishouding

Het plangebied van het Stationsgebied Zeezijde behoorde oorspronkelijk tot het plangebied van het bestemmingsplan Leeuwenhoek Station 1992, waarin voor dat gebied als geheel aandacht is besteed aan de waterhuishouding. Nu voor het plangebied Zeezijde in verband met de herontwikkeling van het voormalige AZL-terrein een apart bestemmingsplan wordt gemaakt, dient dit gebied ook afzonderlijk in beschouwing te worden genomen.

Hieronder worden de op het gebied van de waterhuishouding van belang zijnde onderwerpen besproken.

Waterbeheer

In het plangebied van het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde stroomt aan de noordkant het boezemwater van de Poelwetering. Hierop is een sloot op polderwater niveau aangesloten die evenwijdig aan de Rijnsburgerweg loopt.

Het beheer van de waterkwantiteit van de boezem en het beheer van de waterkwaliteit van alle oppervlaktewater is een taak van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De gemeente Leiden heeft het waterkwantiteitsbeheer van het polderwater.

Het onderhoud van de boezem- en de polderwatergangen wordt uitgevoerd op basis van Rijnlands keur resp. de gemeentelijke Verordening op de wateren, etc.

Het voormalige AZL-terrein ligt in de voormalige polder Marendijk, die op 1 april 1970 is ontpolderd. Het beheer van de primaire waterkeringen is toen de verantwoordelijkheid van de gemeente Leiden geworden.

Beleidskader water en samenwerking met waterbeheerder

Er is op zowel op rijks-, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau beleid met betrekking tot het water. Wat betreft de visie over de opzet en het functioneren van het toekomstige watersysteem van de gemeente Leiden bestaat er tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap van Rijnland overeenstemming. Zo wordt inzake de emissievermindering van het afvalwater verwezen naar het Gemeentelijk Rioleringsplan Leiden 2004-2008 (GRP) dat mede in overleg met de waterkwaliteitsbeheerder tot stand is gekomen. In het GRP komen bijvoorbeeld aan de orde: het toepassen van een (verbeterd) gescheiden systeem, het afkoppelen van schoon verhard oppervlak en het aanpakken van de rioolwateroverstorten.

Naast dit beleid dat reeds met de waterkwaliteitsbeheerder is overeengekomen, is tevens een samenwerkingsverband tussen gemeente en waterschappen opgezet voor het Waterplan Leiden en is op bestuurlijk niveau door de organisaties groen licht gegeven om spoedig met dit plan te starten. In het kader van het Waterplan Leiden zullen de gemeente en de waterschappen aanvullende en/of nieuwe beleidsafspraken maken ten gunste van een kwalitatief goed woon- en leefklimaat voor mens, flora en fauna. Afhankelijk van de lokale situatie zullen bij toekomstige uitbreidings- en/of reconstructieplannen afspraken gemaakt worden tussen de gemeente en waterbeheerder om zo optimaal mogelijk aan de voorwaarden voor een kwalitatief goed watersysteem tegemoet te komen.

Waternota's

Binnen de gemeente Leiden is een aantal water(huishoudkundige) nota's vigerend.

Het gaat om het gemeentelijk rioleringsplan, Baggerbeheersplan Leiden, gemeentelijke grondwaternota en de Aansluitverordening riolering Leiden.

1. Gemeentelijk rioleringsplan

Het gemeentelijke rioleringsplan (GRP) is een beleidsmatig en strategisch plan voor

de aanleg en beheer van de gemeentelijke riolering. De technische uitwerking vindt plaats in operationele plannen. Elke 5 jaar wordt door de gemeente een nieuw GRP gemaakt. Het GRP wordt vastgesteld door de raad. In het GRP, dat gold tot aan 2003 is reeds het accent gelegd op milieuhygiënische verbeteringen, waaronder het terugdringen van overstort en de aanleg van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Inmiddels is GRP Leiden 2004-2008 vastgesteld door de raad, waarin dit beleid zal worden voortgezet.

2. Baggerbeheersplan Leiden 2000-2004

Binnen de gemeente Leiden is sprake van een achterstand in de uitvoering van onderhoudsbaggerwerk. Het gaat hierbij om watergangen die in onderhoud zijn bij de gemeente Leiden. Het baggerbeheersplan 2000-2004 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het plan geeft in concreto de planning aan van de watergangen die in de jaren 2000-2004 gebaggerd gaan worden. Bij de prioritering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met financiële beleidsmatige en milieuhygiënische aspecten.

3. Gemeentelijke grondwaternota

De zorg voor de kwaliteit en hoeveelheden grondwater is opgedragen aan de provincie. Wettelijk is echter niet geregeld wie welke taak heeft in het stedelijk grondwaterbeheer. In de grondwaternota wordt, vooruitlopend op een wettelijke regeling voor het grondwater, aangegeven hoe in Leiden met de problematiek (grondwateroverlast) wordt omgegaan. De nota heeft tot doel om na te gaan of grondwateroverlast een probleem vormt of kan gaan vormen en zonodig maatregelen te treffen opdat oplossingen worden geboden en problemen in de toekomst voorkomen kunnen worden.

4. Aansluitverordening riolering Leiden

Particuliere huishoudens en bedrijven zijn verplicht om aangesloten te zijn op het openbaar riool. De aansluiting of de wijziging van de bestaande aansluiting dient door de rechthebbende bij de gemeente te worden aangevraagd. In de Aansluitverordening zijn de regels en voorwaarden genoemd om tot de aansluiting van percelen op het gemeentelijk rioolstelsel te komen, teneinde de verplichtingen van gemeente en huiseigenaren eenduidig te regelen. De verordening is door de raad *vastgesteld*.

Watertoets bestemmingsplan

Door het Hoogheemraadschap van Rijnland is in het kader van het vooroverleg over het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde advies uitgebracht over de waterparagraaf in het bestemmingsplan. Naar aanleiding hiervan is nader overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap over deze waterparagraaf, de plankaart en de voorschriften. Dit heeft er toe geleid, dat in het ontwerp een nieuwe uitgebreidere waterparagraaf is opgenomen conform het advies van het Hoogheemraadschap.

Beschrijving huidige watersysteem en knelpunten

Oppervlaktewater

In het plangebied van het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde bevindt zich zowel boezemwater als polderwater. Het boezemwater is gelegen aan de noordkant van het plangebied en heeft een gemiddeld vast peil van NAP -0,60 m met een fluctuatie van circa 10 cm. Het polderpeil heeft een niveau dat kan oplopen tot NAP -1.35 m. (hoogte overstortdrempel). Alle watergangen hebben naast de waterhuishoudkundige functie voor de aan- en afvoer van water en waterberging ook een functie als recreatiewater.

Het onderhoud van de Poelwetering berust bij de gemeente Leiden. Volgens de ontwerplegger van de boezemwateren (concept d.d. 15-11-2003) wenst het Hoogheemraadschap van Rijnland het onderhoud van de watergang over te nemen, nadat de watergang op de vereiste leggerdiepte is gebracht door de gemeente. Het onderhoud van de twee polderwatergangen is in handen van particulieren, waaronder het LUMC (voorheen AZL), bewoners van de Rijnsburgerweg en voor een klein deel in handen van de gemeente. Het maaiveld in het plangebied varieert in hoogte van ca. NAP +0.30 m. (weg Bargelaan) tot ca. NAP -0.40 m. bij de polderwatergang.

Het boezemwaterstelsel watert af in westelijke richting via de Haarlemmertrekvaart en de Oude Rijn naar het boezemgemaal bij Katwijk, waar overtollig boezemwater wordt uitgeslagen op zee.

Het polderwater bestaat uit twee watergangen die onderling verbonden zijn door een duiker. De meest zuidelijk gelegen watergang is in zuid-oostelijke richting doodlopend. Het polderwater is middels een duiker (met schuif) verbonden met het boezemwater van de Poelwetering. Nabij de Poelwetering is een afsluitbare inlaat aanwezig tussen het boezemwater en het polderwater, waarbij bij droogte boezemwater kan worden ingelaten. Het peilbeheer is een verantwoordelijkheid van het LUMC. Bij een teveel aan polderwater wordt het overtollige water middels een overstort afgevoerd naar de riolering. De drempel van deze overstort ligt op NAP -1.35 m. Een terugslagklep zorgt ervoor dat er geen afvalwater in het polderwater kan terechtkomen. Deze voorziening is aangebracht door het LUMC.

De oever van de Poelwetering bestaat voor een deel uit beschoeiingen en voor een deel uit natuurlijke oevers. Het onderhoud van beide ligt bij de betreffende eigenaren. De polderwatergangen hebben natuurlijke oevers en ook hier is het onderhoud een zaak van de betreffende eigenaren.

Grondwater

Langs de Rijnsburgerweg zijn 4 peilbuizen door de gemeente geplaatst aan de voorkant van de woningen. Het grondwater varieert hier tussen de NAP -1.00 m. en NAP -1.12 m.. Het is bij de gemeente noch bij het Hoogheemraadschap verder bekend of er in het plangebied grondwateroverlast voorkomt. In dit kader zijn er nooit klachten door burgers geuit. Volgens het Hoogheemraadschap van Rijnland zou het LUMC hiervan wel eens melding gemaakt hebben.

Water(bodem)kwaliteit

Het waterkwaliteitsbeheer is een verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap. De waterkwaliteit wordt via metingen vastgelegd door het Hoogheemraadschap. Volgens het Hoogheemraadschap wijkt de waterkwaliteit in de Poelwetering niet sterk af van de gemiddelde kwaliteit in soortgelijke boezemkanalen in Rijnland hoewel van bepaalde stoffen zoals fosfaat, ammoniak en koper te hoge concentraties aanwezig zijn (meetpunt x=9254; y=464745; bron Hoogheemraadschap van Rijnland). Het baggerslib in de Poelwetering is verontreinigd (verwachting: klasse 3, bron: gemeente Leiden).

Riolering

Het gemeenteriool ligt in het plangebied ter plaatse van de Rijnsburgerweg, de Wassenaarseweg en de Bargelaan. Er is hier sprake van een gemengd stelsel. Alle panden in het plangebied zijn op het gemeenteriool aangesloten en het huishoudelijk afvalwater wordt in het noord-oostelijke richting afgevoerd naar de zuivering Noord. In het plangebied komen twee externe riooloverstorten voor ten noorden van de kruising Rijnsburgerweg-Poelwetering.

Het LUMC heeft met toestemming van het Hoogheemraadschap van Rijnland, blijkens de vergunning die is verleend, een eigen rioleringsstelsel in beheer. Het ontwerp van de riolering is niet bekend bij de gemeente. Een aantal gebouwen waaronder het Poortgebouw loost het afvalwater op het gemeenteriool met toestemming van de gemeente. Het LUMC en een aantal laboratoria lozen direct op de zuivering in Katwijk. Voor nadere gegevens omtrent het rioolstelsel van het LUMC dient met deze instantie contact te worden opgenomen of met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Er is geen rioleringsplan voor dit gebied zoals de gemeente Leiden over het Gemeentelijke Rioleringsplan Leiden 2004-2008 beschikt. In het kader van de ontwikkeling van het plangebied zullen concrete gegevens hierover worden opgevraagd.

In het kader van het bereiken van een emissiereductie van afvalwater wordt in het plangebied uitgegaan van een drempelhoogte van de overstorten van NAP -0,35 m, indien er geloosd wordt op het boezemwater.

2.9. Monumenten en archeologie

A. monumenten:

De in het plangebied gelegen Rijnsburgerweg is een belangrijke historische structuur. Deze middeleeuwse verbinding tussen Rijnsburg en Leiden is rond 1900 bebouwd met belangrijke villa's in een lintbebouwing

met smalle kavels haaks op de weg. Zodoende zijn de meeste villa's voorzien van alleen een (kleine) voortuin en een achtertuin. De oude aanleg van het Academisch Ziekenhuis die bestond uit een aantal grote paviljoens met verbindende paden en groenstructuur is bij de bouw van het huidige LUMC grotendeels verloren gegaan.

In plangebied bevinden zich diverse gebouwen met een monumentale status.

Een aantal van de voormalige (AZL) panden is op de Rijksmonumentenlijst geplaatst. Het betreft het Poortgebouw, de villa met Koetshuis aan de Rijnsburgerweg 4 en de panden Rijnsburgerweg 8 en 12 bij de oude ingang van het AZL aan de Rijnsburgerweg.

De woonpanden Rijnsburgerweg 14 tot en met 60 uit het begin van de 20^{ste} eeuw zijn op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst.

b. Archeologie

Algemeen

Leiden heeft een rijk bodemarchief. In de afgelopen decennia is bij tientallen opgravingen vastgesteld dat het onderzoek van de archeologische resten die in de bodem verborgen liggen een van de belangrijkste bronnen van kennis over de bewoningsgeschiedenis van de regio rondom Leiden vormt.

De doelstelling van het gemeentelijk archeologiebeleid is om de archeologische bronnen zo verantwoord mogelijk te beschermen. De erosie van het bodemarchief is ondanks alle inspanningen in de afgelopen jaren, immers nog steeds erg groot. Dit betekent dat bij toekomstige ontwikkelingen verstoring van de diepere ondergrond uit archeologisch oogpunt zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Waar dit niet mogelijk is, zal in de gebieden waar waardevolle, informatieve archeologische resten verloren dreigen te gaan, voorafgaand aan de geplande bodemingreep verantwoord onderzoek dienen plaats te vinden. Om deze doelstelling te kunnen realiseren is in het bestemmingsplan een aantal voorschriften en maatregelen opgenomen. Deze voorschriften zijn gebaseerd op een inventarisatie en evaluatie van de omvang en kwaliteit van het archeologisch bodemarchief. De resultaten van deze inventarisatie, die de gehele gemeente beslaat, zijn vastgelegd in een rapport, voorzien van een toelichting en een groot aantal kaartbijlagen waaronder een archeologische verwachtingskaart.¹ Dit rapport geldt tevens als verantwoording en onderbouwing van de in het bestemmingsplan voorgestelde maatregelen.

Archeologische waarden in het plangebied

Uit het onderzoek dat is verricht ten behoeve van de archeologische inventarisatie is gebleken dat uit het plangebied Station Zeezijde geen archeologische vondsten bekend zijn. In de directe omgeving zijn echter op meerdere plaatsen vondsten gedaan daterend uit de ijzertijd tot de middeleeuwen.

Geologisch gezien wordt het plangebied gekenmerkt door de aanwezigheid van geulafzettingen (Duinkerke I) waar bovenop klei (Duinkerke III) en veen is afgezet. Het is niet bekend in hoeverre de Duinkerke III-afzettingen de eventueel onderliggende archeologische resten hebben weggespoeld. Lokaal kunnen in het gebied fossiele kreekkruggen aanwezig zijn waarop archeologische relictten te verwachten zijn. Of en waar deze kreekkruggen aanwezig zijn, is vooralsnog niet bekend.

In bodemkundig opzicht wordt het gebied gekenmerkt door de aanwezigheid van poldervaaggronden welke meestal samengaan met een middelmatig geschiktheid voor bewoning.

Tot slot is duidelijk dat het plangebied op meerdere plaatsen in ernstige mate verstoord is. De bouw en sloop van enkele grote gebouwcomplexen in het gebied heeft ertoe geleid dat de bodem plaatselijk tot zeer diep geroerd is. Hierdoor zijn eventueel in de bodem aanwezige archeologische resten voorgoed verloren gegaan. Slechts een klein deel van het plangebied is in het verleden niet verstoord.

Op basis van bovengenoemde geologische en bodemkundige kenmerken geldt voor delen van het plangebied een middelhoge archeologische verwachting. In de reeds verstoorde delen van het plangebied zijn geen archeologische waarden meer aanwezig.

Vertaling van de archeologische verwachtingskaart naar de plankaart voor het bestemmingsplan

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

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

Bij de aanwijzing van waardevolle gebieden en de invulling van het bijbehorende instrumentarium in het bestemmingsplan is getracht een verantwoorde balans te vinden tussen enerzijds de wetenschappelijke en cultuurhistorische belangen en anderzijds de maatschappelijke en organisatorische uitvoerbaarheid. Ondanks de toegenomen inspanningen is het een illusie elk overblijfsel uit het verleden te onderzoeken of te beschermen. Duidelijk mag blijken dat niet elke vierkante meter van de Leidse bodem kan worden ontzien, ook niet als daar mogelijk sporen uit het verleden in aanwezig zijn. Anderzijds is gekozen voor een verscherpte aandacht voor, en het stellen van duidelijke voorwaarden aan, ingrepen in de bodem van de archeologisch meest waardevolle delen van het Leidse grondgebied. De voorschriften zijn daarbij zoveel mogelijk proportioneel afgestemd op de omvang van de eventuele ingreep, in combinatie met de kans dat daarbij belangwekkende en informatieve overblijfselen zullen worden aangetroffen. Concreet betekent dit voor het onderhavige plangebied dat een oppervlaktecriterium is gehanteerd. De kans op het aantreffen van archeologische resten in het plangebied wordt als middelmatig ingeschat: slechts op eventueel aanwezige fossiele kreekruigen worden belangwekkende bewoningssporen uit het verleden verwacht. De kans dat deze kreekruigen worden aangetroffen bij kleine ingrepen is zeer klein. Pas wanneer een grootschalige ontwikkeling plaatsvindt, is er een reële kans op het aantreffen van deze fenomenen middels een inventariserend archeologisch veldonderzoek. Om deze reden is ervoor gekozen alleen bij grote ingrepen archeologisch onderzoek uit te laten voeren. In deze gebieden zal, in lijn met de aanstaande Wet op de Archeologische Monumentenzorg, van toekomstige initiatiefnemers een (financiële) inspanning gevraagd worden om resten uit het verleden veilig te stellen. Daar staat tegenover dat de gemeente Leiden via haar eigen archeologische afdeling bij deze en andere, waaronder de meeste kleinere ingrepen, faciliterend zal kunnen optreden.

Toelichting op voorschriftcategorieën

In de voorschriften van het bestemmingsplan zal een beschermende regeling voor de archeologische waarden worden opgenomen. Op basis van de hierboven genoemde inventarisatie van de gemeente en de vertaling naar de archeologische verwachtingenkaart, wordt binnen de gemeente Leiden een aantal voorschriftcategorieën onderscheiden. In het plangebied Station Zeezijde zijn alleen de categorieën 4 en 6 aanwezig.

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

De vertaling naar de bestemmingsplanvoorschriften vindt als volgt plaats:

4. Gebied of terrein met (deel)bestemming middelhoge archeologische verwachting

Op deze terreinen rust een voorschrift aanlegvergunning als aangegeven in art. 22

6. Gebied of terrein waar geen bodemarchief meer aanwezig is

Op deze terreinen rust geen bijzondere bestemming of voorschrift.

2.10. Milieu aspecten

Op de volgende milieuaspecten wordt hierna ingegaan:

- Milieubelasting door bedrijven en instellingen
- Geluid
- Bodem
- Externe veiligheid
- Lucht
- Energie en duurzaam bouwen

Deze paragraaf is voor een deel ontleend aan het bestemmingsplan Leeuwenhoek Station 1992, waarin al een uitgebreide milieuparagraaf was opgenomen. In het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 worden de milieuaspecten besproken in hoofdstuk 6. Deze gelden in hoofdlijnen nog steeds voor het onderhavige gebied, waarin het her te ontwikkelen voormalige AZL-terrein was aangewezen tot uitwerkingsgebied. Het programma voor dit uitwerkingsgebied, is grotendeels ook de basis voor het nieuwe bestemmingsplan Stationsgebied zeezijde, dat dient ter vervanging van het, om formele redenen afgekeurde, uitwerkingsplan. Nu de invulling van dit gebied concreter gestalte krijgt, zal ook gedetailleerder ingegaan kunnen worden op de milieuaspecten. Daarnaast zullen ook nieuwe inzichten over de milieuaspecten in deze paragraaf aan de orde komen.

Milieubelasting door Bedrijven en Instellingen

In het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 is bepaald dat de nieuwe woningbouwlocaties op een afstand van ten minste 150 meter van laboratoria dienen te liggen, waarbij een uitzondering is gemaakt voor dienstwoningen. De woningbouwlocaties 1 t/m 5 en de woningbouwlocatie binnen de bestemming GB 3 (Bargelaan/Rijnsburgerweg) liggen op een afstand van ruim 150 meter verwijderd van het LUMC en de laboratoria ten behoeve van de Universiteit en in het bijzonder de medische faculteit in de voorgestane definitieve nieuwe situatie.

Ten aanzien van biotechnologie bedrijven en laboratoria adviseert de Milieudienst West-Holland een afstand aan te houden van 100 meter tussen gevoelige bestemmingen en bedrijven. De afstand van 100 meter is gebaseerd op een evaluatie uitgevoerd door TNO voor het aangrenzende Leeuwenhoek gebied in de gemeente Leiden (januari 2002). Deze afstand van 100 meter zal ook bij de toekomstige stedenbouwkundige ontwikkeling in de Leeuwenhoek worden aangehouden.

De op te richten dienstwoningen alsmede het eventuele zorghotel bevinden zich mogelijk wel op kortere afstand dan 100 meter van het ziekenhuis. Hiermee is echter reeds in het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 rekening gehouden. Het gaat hierbij in het algemeen om de huisvesting van personen waarvan de huisvesting in deze medische cluster voor kortere of langere termijn gewenst is. Dit in verband met werkzaamheden binnen deze medische cluster of voor medische verzorging in deze omgeving.

Er zijn voorts een aantal gemengde gebieden met Medische en Maatschappelijke doeleinden en Woondoeleinden opgenomen in dit plan in de omgeving van het Poortgebouw (locatie 6 en 7). Deze woningen zullen ook op voldoende afstand van het ziekenhuis en de laboratoria komen te liggen.

In het Poortgebouw en de overige locaties aangewezen Medische en Maatschappelijke Doeleinden zijn slechts vestigingen op medisch gebied toegestaan die uit milieuhygiënisch oogpunt aanvaardbaar zijn in de directe omgeving van woningen.

De tot dusverre al aanwezige vestigingen in het Poortgebouw en de enkele jaren gerealiseerde vestiging van Rijnveste 1 (voorheen Riagg) op de locatie M/Wo1, aan de Albinusdreef, zijn aanvaardbaar in de omgeving van woningen. Als richtlijn geldt dat hierbij een afstand van 10 m in acht wordt genomen, uitzonderingen daargelaten zoals bij zorg- en dienstwoningen..

De woningen zullen tenminste op deze afstand van 10 meter van deze locaties worden geprojecteerd. Dit geldt ook voor woningbouwlocatie 3 die bij de noordvleugel grenst aan het Poortgebouw, aangezien de woningen aan de buitenkant van de bouwlocatie worden opgericht.

Spoorwegemplacement Leiden

Het spoorwegemplacement is gevestigd in het baanvak tussen het Dr. Lelyviaduct (Dr. Lelylaan) en het Broekwegviaduct en heeft dus direct invloed op het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde. De meeste sporen worden zowel door het doorgaande treinverkeer als door het emplacement gebruikt. Het emplacement is op grond van de uitspraak van de Raad van state van 9 juni 2004 vergunningplichtig in het kader van de Wet milieubeheer. Bij de vergunningverlening wordt aansluiting gezocht bij de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening, van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening, en Milieubeheer, uitgave oktober 1998. Op basis van deze handreiking geldt een maximale gevelbelasting, vanwege een inrichting, van 50 dB(A) op de gevels van nieuwe woningen, tenzij er een gemeentelijke Geluidnota is, dan gelden de waarden op basis van deze nota.

Op 28 juni 2005 is de Geluidnota Leiden vastgesteld door de gemeenteraad. Op basis van deze geluidnota is het mogelijk een gevelbelasting van 55 dB(A) vanwege het emplacement, op de gevels van nieuwe geluidgevoelige locaties toe te staan. De motivatie hiervoor is te vinden in het feit dat het geluid van het doorgaande treinverkeer vele malen hoger is dan het geluid van het emplacement terwijl het om dezelfde soort geluidbronnen gaat. In feite wordt het geluid van het emplacement gemaskeerd door het geluid van het doorgaande treinverkeer. Het geluid van het doorgaande treinverkeer wordt beoordeeld op grond van het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs) terwijl het geluid van het emplacement onder de Wet milieubeheer valt.

In dit bestemmingsplan worden een aantal geluidgevoelige locaties mogelijk gemaakt binnen de invloedssfeer van het emplacement. Naar verwachting zal voor alle locaties de gevelbelasting onder de 55 dB(A) blijven. De definitieve milieuvergunning wordt begin 2006 verwacht na de uitspraak van de Raad van State ten aanzien van de ingestelde beroepen.

Helihaven LUMC

Op de helihaven van het LUMC is het "Besluit hefschroefvliegtuigen bij ziekenhuizen milieubeheer" van toepassing. Het LUMC is geen helitraumacentrum in de zin van dit Besluit. Derhalve is artikel 4 van dit Besluit van toepassing.

Daarmee is het geluidniveau ten gevolge van de vliegbewegingen van de traumahelikopter uitgesloten van toetsing zoals eerder ook in de milieuvergunning van het LUMC is opgenomen. Dit wil niet zeggen dat er geen overlast van is te verwachten. Nu er dichterbij de helihaven geluidgevoelige locaties gebouwd mogen worden neemt de kans op overlast van de vliegbewegingen toe. Het aantal vliegbewegingen beperkt zich overigens tot een paar honderd per jaar (gemiddeld minder dan 1 keer per dag).

Geluid

Het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992, waarvan het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde een herziening betreft, is destijds al tot stand gekomen onder de werking van de Wet geluidhinder.

In hoofdstuk 8.2 van de toelichting behorende bij genoemd bestemmingsplan wordt het onderwerp geluid besproken. Geluidhinder ten gevolge van weg- en railverkeer spelen een rol bij de ontwikkeling van het plangebied. Op basis van de daarin genoemde gegevens hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op 2 oktober 1992 een Besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai genomen.

Door het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland zijn destijds bij hun besluit van 2 oktober 1992, nr. DMG/46179A hogere grenswaarden wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai vastgesteld ingevolge de artikelen 105-107 van de Wet geluidhinder van respectievelijk maximaal 65 dB(A) en maximaal 70 tot 73 dB(A) voor de binnen het plangebied te realiseren woningen nabij het station en de Rijsburgerweg.

Volgens een op 22 juni 1995 uitgebracht rapport van het adviesbureau "Van Dorsser" blijkt dat voor woningbouw aan de Rijsburgerweg de geluidsbelasting binnen de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 73 dB(A) voor railverkeer en 65 dB(A) voor wegverkeer blijft.

Aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland is daarom verzocht, of de op 2 oktober 1992 verleende ontheffing zich ook kan uitstrekken tot het onderhavige plan voor een definitieve invulling van dit gebied aan de noord/west kant van het station.

In het kader van deze toetsing in 1992 is nl. over appartementen die aan twee zijden een vrij hoge geluidsbelasting ontvangen (spoor- en wegverkeerslawaai) heeft zij het volgende opgemerkt.

"Wij achten in de voorliggende situatie - waarin het gaat om woningbouw op een hoog stedelijke locatie met positieve uitstralingseffecten naar de omgeving - voldoende argumenten aanwezig om af te wijken van onze algemene beleidslijn wat betreft het aanwezig zijn van een geluidsluwe zijde. Gelet op de beoogde hoge kwaliteit van de woningen, gaan wij er van uit dat al het mogelijke wordt gedaan om een enigszins geluidsluwe zijde te

creëren. Wij onderstrepen daarbij het belang van afsluitbare buitenruimten en een goed geluidgedempt ventilatiesysteem. Wij sluiten voorts aan bij het advies van de Provinciale Planologische Commissie, die in het kader van de behandeling van het ontwerp-bestemmingsplan enkele suggesties heeft gedaan met betrekking tot de nadere detaillering van de woongebouwen en dergelijke in relatie tot de geluidsaspecten".

Op basis hiervan is door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland voor het bouwplan met 44 woningen op de locatie GB3 in het huidige plan Stationsgebied Zeezijde op de hoek Bargelaan Rijnsburgerweg op 19 mei 1999 een verklaring van geen bezwaar verleend, waarna op 24 juni 1999 vooruitlopend op de verdere procedure van het op dat moment in procedure zijnde uitwerkingsplan een bouwvergunning kon worden verleend. Dit bouwplan is inmiddels uitgevoerd.

Een grenswaarde van maximaal 60 dB(A) voor wegverkeerslawaai krachtens de ontheffing uit 1992 is voorts verleend voor 5 woningen, te realiseren aan de Bargelaan op de locatie Woondoeleinden 1.

Hieraan voorafgaand was overigens voor dit concrete bouwplan al een aanvullend rapport d.d. 23 april 1998 uitgebracht door "Van Dorsser", waaruit bleek dat de maximaal toelaatbare grenswaarden van zowel het rail- alsmede het wegverkeer niet worden overschreden en in overeenstemming zijn met de destijds door Gedeputeerde Staten vastgestelde hogere grenswaarden.

Inmiddels is deze woontoren de Kijker al een aantal jaren in gebruik, maar is tevens de prognose voor de intensiteiten op het spoor en van het wegverkeer flink gestegen. Bovendien is de verwachting dat het aantal woningen waar de voorkeursgrenswaarde niet gehaald wordt is toegenomen. Voor de nog niet ontwikkelde locaties is daarom de akoestische situatie opnieuw in beeld gebracht. Inmiddels is de voorkeursgrenswaarde voor woningen voor railverkeerslawaai verlaagd van 60 naar 57 dB(A) en de maximaal te verlenen ontheffing voor railverkeerslawaai verlaagd van 73 naar 70 dB(A).

Voor de nieuwe situatie is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarvan de resultaten zijn weergegeven in Rapport Ho.W5474.R01 d.d. 23 april 2004 van adviesbureau dorsserblesgraaf.

Grenswaarden in dB(A)

Geluidgevoelige bestemming	gevelbelasting wegverkeer		maximale binnenwaarde wegverkeer	gevelbelasting railverkeer		maximale binnenwaarde railverkeer
	voorkeursgrenswaarde	Maximale Ontheffingswaarde		voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde	
Woningen	50	65	35	57	70	37
Scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen etc.	50	55-65	30-35	55	70	30-35

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarden voor zowel wegverkeer als railverkeer worden overschreden. Er zal onder meer een nieuwe hogeregrenswaardeprocedure moeten worden gevolgd aangezien de gevelbelasting aanzienlijk is toegenomen alsmede het aantal woningen waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De gemeente Leiden heeft voor de hier van toepassing zijnde wegen een algemene ontheffing voor wegverkeerslawaai tot 55 dB(A).

De aanvraag voor hogere grenswaarden heeft het volgende bevelst:

Wegverkeerslawaai Rijnsburgerweg

Locatie 1: Wo1; Op deze locatie mogen maximaal 75 woningen gebouwd worden. De gevelbelasting bedraagt hier ten hoogste 62 dB(A) (incl. aftrek art. 103 Wgh.), waarvan alleen de NO-zijde van het bouwblok aan de Bargelaan een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A) zal ondervinden. Er is hier voor maximaal 30 woningen een hogere grenswaarde van 62 dB(A) aangevraagd. Voor deze woningen zal een uiterste inspanning moeten worden geleverd om tenminste één geluidsluwe gevel te creëren. De geluidsbelasting van de gevel ter plaatse van ten minste één van de tot de woning behorende buitenruimten mag de waarde van 50 dB(A) niet overschrijden.

Locatie 2: Wo2; Hier vindt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats met maximaal 1 dB. Deze valt binnen de algemene ontheffing tot 55 dB(A).

Ontheffingscriterium wegverkeerslawaai

Ten aanzien van het wegverkeer kan gesteld worden dat locatie 1 voldoet aan de volgende criteria van artikel 2 tweede lid onder b van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen:

ten 2^e: door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afschermdende functie gaan vervullen voor andere woningen.....;

ten 4^e: door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen.

Spoorweglawaaï traject 501/505

Locatie 1: Wo1: De voorkeursgrenswaarde voor woningen van 57 dB(A) wordt op een deel van Locatie 1 overschreden tot maximaal 66 dB(A). Het gaat hier grofweg om de helft van het bouwblok aan de zuidzijde.

Locatie 6: MWO3: De voorkeursgrenswaarde voor woningen van 57 dB(A) wordt op een deel van Locatie 6 overschreden tot maximaal 66 dB(A).

Locatie7: M1: De te verwachten waarden op de gevels van deze locatie is grotendeels afhankelijk van de invulling van locatie 8 GB1, waarin het ROC zal worden gehuisvest. Locatie 8 zal voor maximaal 50 % worden ingevuld waarbij de definitieve vorm nog niet is vastgesteld. De situatie variant 2 uit het akoestisch rapport zal daarom als worst-case situatie worden gehanteerd. Er is een hogere grenswaarde van maximaal 68 dB(A) aangevraagd voor maximaal 45 dienst- en of zorgwoningen of ten behoeve van medische en academische geluidgevoelige functies.

Locatie 8: Deze locatie zal worden ingevuld door de onderwijsinstelling het ROC. De berekende gevelbelasting bedraagt hier aan de spoorzijde maximaal 80 dB(A) en komt niet onder de maximale ontheffingswaarde. Voor deze gevel kan geen hogere grenswaarde worden verleend. Deze gevel zal volkomen "doof" moeten worden uitgevoerd. Voor de zijgevels zal een hogere waarde van maximaal 70 dB(A) worden aangevraagd. Deze gevels ondervinden ook grotendeels een gevelbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Alleen de gevel van de onderste twee bouwlagen hoeven niet doof te worden uitgevoerd.

Locatie 9: Op deze locatie zijn functies in de gezondheidszorg en scholing mogelijk. Voor de gevel aan de spoorzijde en de zijgevels (grotendeels) kan geen hogere waarde worden aangevraagd daar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden. Ook voor deze locatie geldt dat alleen de onderste twee bouwlagen (en de NW-gevel) niet doof hoeven te worden uitgevoerd. Voor deze bouwlagen is een hogere waarde van 70 dB(A) aangevraagd.

Locatie 10 (M2 + M3): Voor de hier mogelijk te vestigen dienstwoningen of ruimten ten behoeve van de gezondheidszorg zal een hogere grenswaarde worden aangevraagd tot maximaal 70 dB(A). Aangezien de gevelbelasting de 70 dB(A) zal overschrijden moet de gevel bij hiervoor aangegeven gebruik deels "doof" worden uitgevoerd.

Ontheffingscriterium spoorweglawaaï

ten aanzien van het railverkeer kan gesteld worden dat de locatie voldoet aan de volgende criteria van artikel 8 derde lid onder a. van het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs):

ten 1^e: in de omgeving van een station gesitueerd worden;

ten 3^e: ter plaatse noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid;

ten 6^{de}: door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afschermdende functie gaan vervullen voor andere woningen....;

ten 7^{de}: door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen.

De verzochte hogere waarden, de redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen, alsmede de beschreven situatie voldoen aan de bepalingen van de artikelen 83-85 en 105-107 van de Wet geluidhinder, het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" en het "Besluit geluidhinder spoorwegen".

Het verzoek om een hogere grenswaarde voor railverkeer en wegverkeer ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan heeft van 21 juni tot en met 19 juli 2004 ter inzage gelegen. Er zijn geen reacties binnen gekomen. Bij hun besluit van 3 november 2004, onder nummer DGWM/2004/18611A (verzonden 17 november 2004), hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland inmiddels de gevraagde ontheffing verleend.

Rijn Gouwe Lijn, Geluid en Trillingen

Inleiding

Binnen het plangebied van BP Stationsgebied Zeezijde is voorzien in aanleg van een deel van het traject van de RGL. De geluids- en trillingsbelasting ten gevolge van de RGL is onderzocht en weergegeven in rapport V.2004.1149.04.001 d.d. 16 november 2004 van adviesbureau DGMR.

Hoewel er ten aanzien van geluid van een light-rail-verbinding geen toetsing plaatsvindt in het kader van de Wet geluidhinder is het bij de realisering van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen wel noodzakelijk inzicht te hebben in de te verwachten gevelbelasting ten einde een voldoende gevelwering te kunnen bepalen. Tevens is het gewenst ter voorkoming van trillinghinder onderzoek te doen naar de mogelijk optredende trillingsniveaus ten gevolge van de RGL.

Situatie

Vrijwel het gehele traject van de RGL binnen dit Bestemmingsplan loopt langs nog te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen. In de minimumvariant loopt de RGL op ca. 6 m afstand van deze bestemmingen. In het traject is een halte voorzien nabij de hoofdingang van het LUMC. In het traject is tevens een bocht opgenomen op zeer korte afstand tot een geluidsgevoelige bestemming.

Effecten Geluid

De berekende maatgevende gevelbelasting ten gevolge van de RGL bedraagt tussen de 60 en 69 dB(A) uitgaande van een snelheid van maximaal 50 km per uur. De hoogste waarde wordt behaald op de locatie 7: M1. Hier worden in het bestemmingsplan naast medische voorzieningen dienstwoningen en een zorghotel mogelijk gemaakt. Het is noodzakelijk maatregelen te treffen ten einde een voldoende laag binnenniveau van 30 of 35 dB(A) etmaalwaarde in de geluidsgevoelige bestemmingen te kunnen garanderen.

De bocht in het traject geeft de verwachting op het ontstaan van booggeluid. Gezien de korte afstand tot geluidsgevoelige bestemmingen moeten maatregelen worden genomen ten einde het booggeluid te minimaliseren. Te denken valt aan de toepassing van raildempers en een verhoogde onderhoudsfrequentie.

Effecten Trillingen

Ten einde overlast van trillingen en laagfrequent geluid (LF-geluid) te voorkomen zijn afstanden tot bebouwing gewenst van 15 tot 20 m bij een snelheid van 50 km/uur. Gezien het bestemmingsplan lijken deze afstanden niet haalbaar. Het verminderen van de rijsnelheid en/of de toepassing van embedded rail zal dus zijn vereist om de afstanden tot de bebouwing volgens het bestemmingsplan te kunnen aanhouden.

Conclusie

Ten gevolge van de Rijn Gouwe Lijn zijn forse geluidbelastingen berekend op de gevels van geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen. Ook zal de aangehouden afstand tot deze bestemmingen aanleiding kunnen zijn voor trillingoverlast en overlast ten gevolge van LF-geluid.

Maatregelen kunnen in eerste instantie worden gevonden in het verlagen van de rijsnelheid. Daarnaast zullen gevelmaatregelen moeten worden getroffen en zal het toepassen van embedded rail (of vergelijkbaar) de te verwachten hinder kunnen verminderen. Ter vermindering van booggeluid kan raildemping worden toegepast naast regelmatig onderhoud en aanvullende gevelvoorzieningen voor de dichtstbijzijnde bestemmingen. Door de aanwezigheid van een halte en kort daarna een bocht is een snelheid van 50 km/uur praktisch uitgesloten. Daarnaast zal ook in verband met de verkeersveiligheid voor het ziekenhuis langs een lagere snelheid moeten worden ingevoerd op de Albinusdreef, vanwege de grote voetgangersstromen die daar permanent deze weg oversteken bij de ingang van het ziekenhuis.”

Bodem

De bodemkwaliteit in het plangebied en de eventuele aanwezigheid van de verontreinigingen zijn van groot belang wanneer nieuwe ontwikkelingen op een bepaalde locatie gepland staan.

Richtlijnen

Bij verkenning van de mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk. Tevens dienen de mogelijkheden en kosten om deze beperkingen door middel van actief bodembeheer weg te nemen te worden aangegeven. Bij vaststelling van een plan is inzicht in de kwaliteit van de bodem vereist.

Geraadpleegde bronnen

Binnen de Milieudienst West-Holland kan gebruik gemaakt worden van de volgende archieven:

1. het tankinformatiesysteem
2. het bodeminformatiesysteem
3. het historisch bedrijvenbestand

Er wordt benadrukt dat deze systemen een momentopname geven van de, bij de Milieudienst aanwezige en bekende, informatie. Er zijn geen Wbb-locaties binnen het plangebied. Wel zijn er (nog) enkele adressen met particuliere tanks binnen het plangebied.

Huidige situatie

Voor het onderhavige plangebied zijn gegevens verzameld met betrekking tot de algemene bodemkwaliteit. Hiertoe is de bodemkwaliteitskaart (BKK) van juni 2002 geraadpleegd. Met de BKK valt het plangebied in één zogenaamde kwaliteitszone, die bepaalde "gebiedseigen" gehalten aan stoffen bevat. Over het algemeen is bekend dat de top laag (0,0 – 0,5 m – mv.) verontreinigingen bevat van voornamelijk lood en zink en in mindere mate cadmium, koper, kwik, Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK) en Extraheerbare Organohalogenenverbindingen (EOX). De meeste bodemonderzoeken beperken zich tot de boven- en ondergrond (max. 2,0 m – mv.) en het grondwater.

Conclusie

Voor de meeste locaties is de verontreiniging voldoende in beeld gebracht om een beoordeling af te geven op geschiktheid voor een bepaalde functie. Op basis van de inventarisatie wordt door de Milieudienst West-Holland geconcludeerd dat, op basis van de bekende gegevens, verwacht wordt dat de ontwikkeling niet gefrustreerd zal worden (bijvoorbeeld door hoge saneringskosten) als gevolg van acties ten aanzien van de milieuhygiënische bodemkwaliteit.

Onbekend is of vrijkomende grond voor alle doeleinden kan worden hergebruikt. Hiervoor is nader onderzoek nodig.

Afvoer afvalwater

Van de kant van het Hoogheemraadschap van Rijnland is in het kader van het gevoerde wettelijk vooroverleg over het voorontwerp-uitwerkingsplan destijds verzocht in de toelichting op het plan een passage daarover op te nemen. Het Hoogheemraadschap draagt zorg voor het waterkwaliteitsbeheer in Rijnland. Deze passage is in deze toelichting overgenomen. Aangegeven is door deze instantie dat het afvalwater van het AZL-terrein en de Universiteitswijk via een persleiding wordt afgevoerd naar het rioolgemeal in Oegstgeest. Vanuit dit rioolgemeal wordt het afvalwater getransporteerd naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie in Katwijk. Het hemelwater wordt zoveel mogelijk gescheiden van het afvalwater en naar het oppervlaktewater afgevoerd. Hierbij worden randvoorwaarden geformuleerd voor de toe te passen materialen die in contact komen met het hemelwater.

Externe Veiligheid

Hieronder wordt de mate, waarin het gebied bloot staat aan gevaren van buitenaf in casu of het voldoende beveiligd is tegen het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor.

Individueel en Groepsrisico huidige stand van zaken:

De realisatiegegevens over het transport van gevaarlijke stoffen zijn afkomstig van Prorail capaciteitstoedeling (voorheen Railned). Tijdens het jaar 1998 zijn over het baanvak Den Haag – Leiden – Haarlem 50 wagens giftige gassen B2 (ammoniak) vervoerd. Deze gegevens zijn verwerkt in de 'risico atlas spoor' van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Volgens dit overzicht ligt de 10⁻⁸ contour voor het plaatsgebonden risico op minder dan 10 m van het hart van de spoorlijn. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor externe veiligheid. Gezien de geringe realisatie is het Groepsrisico verwaarloosbaar klein.

De meest recente realisatiegegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen over baanvak Den Haag – Leiden – Haarlem van ProRail hebben betrekking op het jaar 2001. In dit jaar zijn er over het betreffende baanvak geen gevaarlijke stoffen meer vervoerd. De gegevens over 2001 zijn niet verwerkt in de risicoatlas spoor.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor langs station Leiden Centraal is gedurende de laatste jaren zeer beperkt geweest. Bij deze vervoersintensiteit wordt ruimschoots voldaan aan de normen voor externe veiligheid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 7 juni 2002 per brief aan de Tweede Kamer laten weten beleid te ontwikkelen voor regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. In de brief is aangegeven dat gedacht wordt aan een categorie-indeling, waaraan ruimtelijke beperkingen en begrenzing van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn verbonden. Gezien de huidige vervoersintensiteit kan er vanuit gegaan dat voor het baanvak Leiden categorie 3a of 3b zal gelden. Op dergelijke baanvakken is geen of beperkt vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan en er gelden geen ruimtelijke beperkingen aan weerszijden van de spoorbaan. Door ProRail is inmiddels erkend, dat het baanvak langs Leiden in categorie 3a valt en hooguit incidenteel sprake kan zijn van vervoer van gevaarlijke stoffen langs dit traject. Dit beleid is uitgewerkt in het rapport van ProRail "Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor" d.d. 5 december 2003, dat bij de brief van 26 april 2004

door de huidige Minister Verkeer en Waterstaat is aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Kabels en Leidingen

De in het plangebied aanwezige kabels en leidingen, zijn zodanig van aard, dat zij geen beperkende werking hebben voor de voorziene ontwikkelingen met betrekking tot het in acht nemen van bepaalde afstanden.

Luchtkwaliteit

1. Inleiding

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

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

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

2. Wettelijk kader

Als gevolg van strengere Europese regelgeving is sinds 19 juli 2001 een nieuw Besluit luchtkwaliteit in werking getreden. Wegens diverse uitspraken van de Raad van State is dit besluit in 2005 aangepast. Dit heeft geresulteerd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 welke inmiddels, samen met de Meetregeling luchtkwaliteit 2005, met terugwerkende kracht tot 4 mei 2005 in werking is getreden.

In het besluit zijn grenswaarden voor luchtkwaliteit van de buitenlucht opgenomen en wordt de controle van en rapportage over de luchtkwaliteit en het luchtkwaliteitsbeleid geregeld. Middels de rapportage wordt inzicht geboden in (mogelijke) overschrijdingen van de grenswaarden. De normen voor luchtkwaliteit gelden in principe overal. De normen zijn op basis van gezondheidskundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn. Bij concentraties onder de 40 µg/m³ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af. Al is voor fijn stof geen gezondheidskundige grenswaarde vast te stellen.

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 staat dat, om toekomstige nieuwe situaties met grenswaarde overschrijding zoveel mogelijk te vermijden, van overheden wordt verwacht dat zij bij besluitvorming inzake nieuwe ontwikkelingen de grenswaarden en realisatietermijnen (2005 voor PM₁₀ en 2010 voor NO₂) in acht nemen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient na inwerkingtreding van de regelgeving direct met de normstelling voor stikstofdioxide rekening gehouden te worden. De grenswaarden zijn minimumwaarden, waaraan in het belang van de bescherming van de gezondheid van de mens ten minste voldaan moet worden.

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

- **Aftrek van fijn stof** afkomstig van natuurlijke bronnen (zeezout) mogelijk. In de Meetregeling 2005, is geregeld op welke bijdrage van fijn stof van natuurlijke oorsprong van toepassing is in het betreffende gebied;
- **Saldobenadering**; hierbij gaat het om plannen die doorgang kunnen vinden mits zij:

- a. geen negatieve effecten of zelfs positieve effecten hebben op de luchtkwaliteit in het plangebied.
- b. een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit teweegbrengen, voorwaarde is dan wel dat in een ander gebied de luchtkwaliteit aanzienlijk verbetert. Per saldo zal dan sprake zijn van een verbetering van de luchtkwaliteit.

3. Beleid

3.1. Provinciaal- en Rijksbeleid

Zowel op provinciaal- als op rijksniveau zijn allerlei beleidsontwikkelingen gaande. Naast de in hoofdstuk 2 genoemde aanpassing van de regelgeving heeft de staatssecretaris in april 2005 en op prinsjesdag 2005 voorstellen gedaan voor een pakket extra maatregelen in aanvulling op de reeds vastgestelde maatregelen uit de Nota Verkeersemmissies en het Nationaal luchtkwaliteitsplan.

Daarnaast heeft provincie Zuid-Holland een plan van aanpak Fijn Stof vastgesteld. Hierin staat wat de provincie doet en wil doen om de fijn stofconcentraties in Zuid-Holland te verlagen. Als bevoegd gezag heeft de provincie een aanzienlijke invloed als het gaat om vergunningen voor bedrijven. De provincie kan de uitstoot van bedrijven hierdoor rechtstreeks beïnvloeden. Enkele voorbeelden uit het nieuwe plan van aanpak:

- Het besluit uit 2001 om de uitstoot van raffinaderijen omlaag te brengen tot het niveau van gasstook zal worden opgenomen in revisievergunningen met het doel dat dit in 2007 gerealiseerd is.
- Bij op- en overslagbedrijven en afvalbedrijven zal de provincie strenge maatregelen eisen zodra deze een nieuwe vergunning aanvragen.
- Verder wordt voor bestaande bedrijven met een relevante fijn stof uitstoot de emissie geïnventariseerd en getoetst aan de huidige normen. Indien nodig en haalbaar zullen vergunningen worden aangepast. Bij vergunningen voor nieuwe bedrijven of uitbreiding wordt onderzocht of het mogelijk is om zelfs nog verdergaande milieumaatregelen te vragen dan de best beschikbare technieken.

Door alle maatregelen zal de totale fijn stof uitstoot in de provincie Zuid-Holland tot 2010 met ca. 1/3 kunnen dalen t.o.v. het jaar 2000. Het is niet te zeggen of de grenswaarden hierdoor altijd en overal gehaald zullen worden.

3.2. Gemeentelijk Beleid

Naar aanleiding van de jaarlijkse rapportages luchtkwaliteit van de gemeente Leiden is een Luchtkwaliteitplan 2005-2010 opgesteld. In dit plan, dat onlangs ter inzage is gelegd, zijn maatregelen opgenomen die reeds ingezet zijn met een positief effect op de luchtkwaliteit. Tevens zijn aanvullende maatregelen in het plan opgenomen die mogelijk ingezet gaan worden om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leiden heeft bij de behandeling van het Luchtkwaliteitplan 2005-2010 besloten het onderwerp luchtkwaliteit vanuit de integrale, gemeentebrede verantwoordelijkheid op te pakken. De ernst van de situatie, zowel voor de volksgezondheid als voor de ruimtelijke ontwikkelingen, rechtvaardigt snel en daadkrachtig optreden. Dit heeft geleid tot het besluit een "Taskforce Luchtkwaliteit Leiden" in te stellen.

De Taskforce Luchtkwaliteit heeft onder andere als taak om het onderzoek naar de aanvullende maatregelen uit het luchtkwaliteitplan te coördineren. Om de haalbaarheid (technische en financieel), de effecten van de aanvullende maatregelen op de luchtkwaliteit, kosteneffectiviteit en het benodigde draagvlak te onderzoeken is een bedrag van € 100.000 beschikbaar gesteld. Het gaat in ieder geval om de volgende maatregelen:

- a. stadsbrede maatregelen
 - instellen van een milieuzone voor heel Leiden of specifieke gebieden in Leiden;
 - toepassen VervoersPrestatie op Locatie (VPL) methode bij nieuwbouw en/of herstructureringsprojecten;
 - invoeren stadsbox voor binnenstedelijke distributie
 - aanpassen parkeerbeleid;
- b. maatregelen met voorbeeldfunctie
 - schoon en zuinig gemeentelijk wagenpark;
 - opstarten diverse (bewustwordings)campagnes;
- c. locatiegebonden maatregelen, zoals maatregelen op het gebied van parkeren en verkeerscirculatie.

De effecten van deze maatregelen op de luchtkwaliteit zullen voldoende moeten bijdragen om knelpunten bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen weg te nemen.

Als vervolg op de onderzoeken zal de Taskforce voor die projecten (aanvullende maatregelen) die groen licht krijgen de opdracht formuleren (inclusief het regelen van financiën) en dit in de (gemeentelijke) organisatie op een goede manier onderbrengen, zodat de maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd wordt.

De Taskforce heeft ook de taak om contacten op hogere schaalniveaus te onderhouden op het dossier Luchtkwaliteit. Het uiteindelijke doel hiervan is om mogelijke en noodzakelijke samenwerking op het gebied van Luchtkwaliteit te verkennen. Er zijn reeds initiatieven in gang gezet vanuit de regio en de provincie. Het doel hiervan is enerzijds om de problematiek en het belang te verbreden, maar anderzijds moet voorkomen worden, dat de lokale verantwoordelijkheid veronachtzaamd wordt.

De gemeente Leiden heeft derhalve gekozen voor een actieve aanpak om de luchtkwaliteit te verbeteren. De maatregelen die de Taskforce Luchtkwaliteit gaat uitwerken zijn nog niet verdisconteerd in de berekeningen voor dit bestemmingsplan.

4. Uitgangspunten

Voor het wegverkeer is uitgegaan van de gegevens in het model van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK) aangepast aan de capaciteitsgegevens, volgens opgave van de afdeling Verkeer en Vervoer van gemeente Leiden. De afdeling verkeer en vervoer van gemeente Leiden heeft met dit model in combinatie met de capaciteitsgegevens de verkeersintensiteit op de wegen in dit plangebied voor 2010 geprognoseerd. De prognose voor de Bargelaan, die nog niet was opgenomen in het (RVMK), is daaraan toegevoegd. In tabel 1 hieronder wordt een overzicht gegeven van de gebruikte verkeersgegevens.

Tabel 1: Overzicht gebruikte verkeersgegevens en afstanden volgens plankaart (in situatie met plan in 2010)

Weg	Verkeersintensiteit [aantal mv't/etmaal]	Vrachtverkeer (incl. bus) [%]	Afstand tot weg		
			Vanaf wegrand*/ vanaf bebouwing		
Rijnsburgerweg	22.000	7%	8 meter	/	17 meter
Wassenaarseweg	11.000	3,5%	9 meter	/	20 meter
Albinusdreef	5.200	3,5%	11 meter	/	17 meter
Bargelaan	8.400	7%	8 meter	/	12 meter

* wegrand is hier als volgt gedefinieerd: de afstand tot het midden van de dichtstbij gelegen rijbaan bedraagt ten minste 4 meter;

Om inzicht te geven in de luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer in het gebied is gebruik gemaakt van het CAR II model, versie 4.1 (2005). In deze versie van het CAR II model wordt bij de berekeningen uitgegaan van het UitvoeringsNotitie Referentie Raming (UNRR) scenario. In dit model zijn bovenstaande gegevens ingevoerd en is de luchtkwaliteit berekend.

Op de andere wegen in het plangebied, zoals de nieuwe woonstraat zijn de verkeersintensiteiten zo laag dat daarvoor geen berekeningen behoeft te worden opgenomen. De nieuwe woonstraat zal voornamelijk worden gebruikt voor bestemmingsverkeer. Verder vervullen deze wegen voornamelijk een functie voor langzaam verkeer. De luchtkwaliteit langs dergelijke wegen zal dan ook nagenoeg gelijk zijn aan de achtergrondconcentraties.

De enige kruising in het plangebied waar mogelijk sprake zou kunnen zijn van cumulatieve effecten betreft de aansluiting Rijnsburgerweg – Wassenaarseweg. Deze aansluiting is echter uitgevoerd als rotonde, zodat het verkeer zich gelijkmatig naar 3 kanten kan verdelen. Veel verkeer op de Wassenaarseweg zal vanuit westelijke richting voorts al eerder afbuigen naar de Albinusdreef richting plangebied, omdat vanaf die kant de meeste parkeervoorzieningen zijn of zullen worden ontsloten.

5. Resultaten


In dit onderzoek ligt de focus op de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Ten aanzien van de overige parameters uit het besluit luchtkwaliteit geldt het volgende. De luchtkwaliteit in Nederland is zodanig dat nu en in de toekomst geen overschrijdingen verwacht worden van de grenswaarden voor zwaveldioxide en lood. Het in


acht nemen van de grenswaarden bij de uitoefening van voor deze stoffen relevante bevoegdheden betekent dat in dit geval niet van overheden gevraagd wordt om bij iedere uitoefening van deze bevoegdheden de consequenties voor de luchtkwaliteit voor zwaveldioxide en lood in kaart te brengen door aan de grenswaarden te toetsen.

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

Tabel 2: Concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀), inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijn stof (6 µg/m³ jaargemiddeld en 6 dagen 24-uurgemiddelde). Situatie incl. ontwikkelingen

Weg	Afstand tot weg	NO ₂ jaargemiddelde concentratie			PM ₁₀ jaargemiddelde concentratie			PM ₁₀ aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurs-gemiddelde concentratie		
		huidig	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Rijnsburgerweg	Rand	44	37	35	25	27	27	29	40	36
	Bebouwing	40	34	32	23	26	25	19	31	29
Wassenaarseweg	Rand	37	32	31	23	25	25	15	29	28
	Bebouwing	35	30	29	22	24	24	11	25	24
Albinusdreef	Rand	35	30	29	22	24	24	11	24	23
	bebouwing	34	29	28	22	24	24	10	24	22
Bargelaan	Rand	39	33	31	23	25	25	17	27	26
	Bebouwing	37	32	30	23	25	24	15	26	24
Achtergrondconcentratie		33	28	28	21	24	24	8	21	20

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

 Overschrijding plandrempeel: stikstofdioxide (norm: 52 µg/m³ in 2004), fijn stof (norm: 42 µg/m³ in 2004).

Beschrijving huidige en toekomstige situatie

Uit de tabel volgt dat de luchtkwaliteit in het plangebied momenteel niet overal voldoet aan de normen zoals deze zijn vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) wordt momenteel nabij de rand van de Rijnsburgerweg overschreden.

In 2010 en 2015 wordt alleen nog de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie voor fijn stof overschreden nabij de rand van de Rijnsburgerweg, ter hoogte van de bebouwing is er geen sprake van een overschrijding. De jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof voldoen in de toekomstige situatie wel aan de grenswaarden uit het besluit.

Nergens zijn overschrijdingen van de uurgemiddeldewaarde voor stikstofdioxide geconstateerd. De maximaal berekende benzeenconcentratie in het plangebied is 2 µg/m³ en voldoet daarmee ruimschoots aan de norm (=5 µg/m³ in 2010). Voor koolmonoxide is de maximaal berekende concentratie (98-percentiel van het 8 uurgemiddelde) 1215 µg/m³ en voldoet hiermee ook aan de norm (=3600 µg/m³; dit komt overeen met 10.000 µg/m³ als 8 uurgemiddelde omgerekend naar de 98-percentielwaarde). De resultaten van deze berekeningen zijn dan ook niet in de tabel opgenomen.

6. Ontwikkelingen: autonome situatie versus nieuw geplande ontwikkelingen



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

- Woningen:** *Het aantal extra woningen, dat in het plangebied kan worden gebouwd bedraagt circa 250. De helft daarvan zal naar verwachting uit zorgwoningen, studentenwoningen e.d. bestaan. Inclusief 120 ondergrondse parkeerplaatsen (1 laag) voor de bewoners.*
- ROC:** *Deze onderwijsinstelling komt erbij. De oppervlakte bedraagt circa 24.000 m²BVO. Inclusief een parkeergarage met ca. 300 parkeerplaatsen. Bij het ROC is voorts de bouw van een hotel gedacht met een oppervlakte van ca. 7000 m² BVO.*
- Kantoren:** *De extra kantoorruimte in het plangebied wordt geraamd op 30.000 m² BVO. Inclusief circa 250 ondergrondse parkeerplaatsen (1 laag) voor werknemers.*
- Zorgvoorzieningen:** *De extra oppervlakte ten behoeve van zorgvoorzieningen verspreid in het plangebied wordt geraamd op circa 40.000 m², inclusief extra ruimte ten behoeve van het ziekenhuis. Inclusief circa 530 ondergrondse parkeerplaatsen (1 laag) voor bewoners en werknemers.*
- Fietsenstallingen:** *In elk geval circa 7500 plaatsen voor ROC, treinreizigers, LUMC en bij het Pieter de la Courtgebouw voor de universiteit.*

De effecten van realisatie van de hierboven genoemde locaties zijn meegenomen bij bovenstaande berekeningen (tabel 2). Wanneer het plan en bijbehorende ontwikkelingen niet gerealiseerd worden, dan zijn de onderstaande concentraties van luchtverontreinigende stoffen aan de orde, weergegeven in tabel 3.

Tabel 3: Concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀), inclusief aftrek zeezout bijdrage aan fijn stof (6 µg/m³ jaargemiddeld en 6 dagen 24-uurgemiddelde). Autonome situatie.

Weg	Afstand tot wegas	NO ₂ jaargemiddelde concentratie			PM ₁₀ jaargemiddelde concentratie			PM ₁₀ aantal overschrijdingen grenswaarde 24-uurs-gemiddelde concentratie		
		huidig	2010	2015	2005	2010	2015	2005	2010	2015
Rijnsburgerweg	Rand	44	37	35	25	27	26	29	38	35
	Bebouwing	40	33	32	23	25	25	19	30	28
Wassenaarseweg	Rand	37	31	30	23	25	25	15	28	26
	Bebouwing	35	30	29	22	24	24	11	24	23
Albinusdreef	Rand	35	29	28	22	24	24	11	23	22
	bebouwing	34	29	28	22	24	24	10	22	21
Bargelaan	Rand	39	32	30	23	25	24	17	25	24
	Bebouwing	37	31	30	23	24	24	15	24	23
Achtergrondconcentratie		33	28	28	21	24	24	8	21	20

-  Overschrijding grenswaarde: stikstofdioxide (norm: 40 µg/m³), fijn stof (norm: 40 µg/m³), 24-uurgemiddelde fijn stof (norm: maximaal 35 overschrijdingen van de grenswaarde van 50 µg/m³ toegestaan).
-  Overschrijding plandrempel: stikstofdioxide (norm: 52 µg/m³ in 2004), fijn stof (norm: 42 µg/m³ in 2004).

Voor wat betreft de locaties waar sprake is van overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen verschilt de autonome situatie nauwelijks van de situatie inclusief nieuwe ontwikkelingen. In tabel 4 wordt een overzicht gegeven van de verschillen in concentraties luchtverontreinigende stoffen tussen de autonome situatie en de situatie in geval van realisatie van de ontwikkelingen.

tabel 4: Verschil concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) in situatie met versus situatie zonder realisatie van de ontwikkelingen.

Weg	Afstand tot Wegas	NO ₂ jaargemiddelde concentratie		PM ₁₀ jaargemiddelde concentratie		PM ₁₀ aantal overschrijdingen grenswaarde daggemiddelde concentratie	
		2010	2015	2010	2015	2010	2015
Rijnsburgerweg	Rand	0	0	0	-1	-2	-1
	Bebouwing	-1	0	-1	0	-1	-1
Wassenaarseweg	Rand	-1	-1	0	0	-1	-2
	Bebouwing	0	0	0	0	-1	-1
Albinusdreef	Rand	-1	-1	0	0	-1	-1
	Bebouwing	0	0	0	0	-2	-1
Bargelaan	Rand	-1	-1	0	-1	-2	-2
	Bebouwing	-1	0	-1	0	-2	-1

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

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

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

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

Wanneer de ontwikkelingslocaties gerealiseerd worden heeft dit ten opzichte van de autonome situatie beperkte invloed op de verkeersintensiteiten per etmaal. Door deze beperkte toename ontstaan echter wel (zeer kleine) verslechtingen van de luchtkwaliteit. Alleen aan de rand van de Rijnsburgerweg is er sprake van een normoverschrijding van de daggemiddelde fijn stofnorm. Ter plaatse van de bebouwing is nergens sprake van normoverschrijdingen.

Overigens voorziet het onderhavige bestemmingsplan in herontwikkeling van een bestaand al (voorheen) bebouwd gebied. Tot ver in de jaren 90 van de vorige eeuw was het plangebied namelijk praktisch volgebouwd met gebouwen van het voormalig Academisch Ziekenhuis Leiden en gebouwen van de Universiteit, waar nu nieuwbouw is gepland. Het gaat dus niet om volledig autonome nieuwe ontwikkelingen. Volgens het geldende bestemmingsplan Leeuwenhoek Station 1992 is daarnaast al in een vergelijkbare ontwikkeling voorzien als in het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde. Behalve een andere stedenbouwkundige opzet betreft de grootste verandering in dit nieuwe plan in vergelijking met het vorige plan de vervanging van de kantorenlocatie aan de Bargelaan met een meer gemengde invulling met het hoofddoel op onderwijs.

Het terrein, dat nu beschikbaar is voor verdichting, is in feite het gevolg van een verdichting, die het LUMC al heeft toegepast, toen gekozen is voor nieuwbouw van het ziekenhuis bij het Station, naast de oude locatie, in de jaren 80 van de vorige eeuw. Uitgangspunt was hierbij, dat de situering van deze functies zo dicht bij het station bij zal dragen aan de verlaging van de automobiliteit.

7. Parkeergarages

Indien een parkeergarage gerealiseerd wordt, dient voldaan te worden aan de grenswaarden ten aanzien van de concentraties benzeen in en rond de parkeergarage. Vanwege het koud starten van de auto's en de lage rijnsnelheden in parkeergarages is bij parkeergarages de benzeenemissie maatgevend voor de luchtkwaliteit. Hierbij dient te worden voldaan aan de grenswaarde zoals aangegeven in het Besluit luchtkwaliteit.

Knelpunten kunnen worden voorkomen door een juiste situering en uitvoering van de luchtafvoer van het ventilatiesysteem. Daarnaast is een zorgvuldig ontwerp van de toegangen naar de parkeergarages essentieel. Door bijvoorbeeld de poorten van de parkeergarage inpandig te situeren, zal buiten het gebouw geen hinder ontstaan van opgestelde voertuigen. Het optreden van hoge concentraties van luchtverontreinigende stoffen kan met een adequaat luchtverversingssysteem worden voorkomen.

Op basis van het rapport "Schatting bijdrage van natuurlijk geventileerde parkeergarages aan benzeenconcentraties op grond van TNO diagnostisch model" dat ten grondslag heeft gelegen aan het interim beleidsstandpunt van VROM (juli 1995), liggen de geschatte concentraties nabij parkeergarages tussen de 1 en 4 µg/m³ bij natuurlijk geventileerde garages. Het gaat hierbij om grootschalige parkeergarages (maximaal 3.400 parkeerplaatsen), eventueel in meerdere lagen. Het betreffende rapport is echter achterhaald door technische ontwikkelingen, waardoor een nuancering noodzakelijk is. Door technische maatregelen aan auto's en door de

vermindering van het percentage benzeen in benzine is de concentratie benzeen bij in- en uitgangen van parkeergarages namelijk met een factor 4 verminderd.

De achtergrondconcentratie van benzeen in het plangebied is dermate laag ($1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ jaargemiddeld) dat de totale concentratie benzeen naar verwachting ruim onder de grenswaarde van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ligt. Voor mechanisch geventileerde garages (is hier het geval) ligt de uitstoot enigszins hoger, echter dit verschil is zo minimaal dat de verwachting is dat ook bij mechanisch geventileerde garages de concentratie benzeen ruim onder de grenswaarde zal blijven. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat het aspect luchtkwaliteit met betrekking tot parkeergarages geen belemmering vormt voor de ruimtelijke ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

8. Conclusie

De luchtkwaliteit in het plangebied voldoet niet volledig aan de normen zoals deze zijn vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit. In 2010 en 2015 wordt de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie voor fijn stof overschreden nabij de rand van de Rijnsburgerweg, ter hoogte van de bebouwing is er geen sprake van een overschrijding. De jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof, alsmede de concentratie benzeen en koolmonoxide voldoen in de toekomstige situatie wel aan de grenswaarden uit het besluit.

Omdat er sprake is van een normoverschrijding van de daggemiddelde fijn stofconcentratie aan de rand van de Rijnsburgerweg, is conform art. 7 lid 3 sub. a (van het Besluit Luchtkwaliteit 2005), nader bekeken of door realisatie van dit plan de luchtkwaliteit ten aanzien van de daggemiddelde fijn stofconcentratie op deze locatie zal verslechteren. Zoals blijkt uit tabel 4 zal door de beperkte toename van de verkeersintensiteit een (zeer kleine) verslechtering van de luchtkwaliteit ontstaan aan de rand van de Rijnsburgerweg. Ter plaatse van de bebouwing is nergens sprake van normoverschrijdingen.

Realisatie van de ontwikkelingen in het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde heeft tot gevolg dat alleen aan de rand van de Rijnsburgerweg niet volledig aan artikel 7 lid 1 en 3 sub. a van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 wordt voldaan. Dit houdt in dat er aan de gevels van de bestaande woonbebouwing aan de Rijnsburgerweg geen sprake is van enige normoverschrijding en evenmin in de nieuw te ontwikkelen delen van het plangebied.

Volgens het besluit (art. 7 lid 3 sub. b) rest voorts de mogelijkheid om te kijken of de saldobenadering hier gehanteerd kan worden. Bij een beperkte toename van de concentratie kan het plan alleen gerealiseerd worden, indien door een met dit plan samenhangende maatregel de luchtkwaliteit per saldo verbetert. Dergelijke maatregelen zijn echter in dit plan zelf niet opgenomen. Maar aangezien het hier gaat om een overschrijding van de daggemiddelde norm van fijn stof, slechts enkele keren per jaar meer dan is toegestaan (maximaal 40 maal in plaats van de toegestane 35 maal), is het van belang dat in ogenschouw wordt genomen dat uit (statistisch) onderzoek is gebleken dat overschrijdingen van de daggrenswaarde meestal verband houden met de meteorologische omstandigheden, waaronder fijn stof van buiten de regio wordt geïmporteerd. Deze omstandigheden kunnen niet of nauwelijks worden beïnvloed door maatregelen op lokaal niveau (bron: brief provincie Zuid-Holland, d.d. 27/7/2005, DGWM/2005/9110).

Bovendien is de verwachting dat op termijn als gevolg van maatregelen op rijks- en provinciaal niveau de daggrenswaarde in de desbetreffende gebieden niet meer zal worden overschreden. In het CAR II-model versie 4.0 zijn de effecten die het landelijk en provinciaal beleid zullen sorteren ten aanzien van de luchtverontreinigende stoffen nog niet verwerkt.

De gemeente Leiden heeft gekozen voor een actieve aanpak om de luchtkwaliteit te verbeteren. Er is een luchtkwaliteitsplan opgesteld met daarin maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het effect van deze maatregelen, die de Taskforce Luchtkwaliteit gaat uitwerken, zijn nog niet verdisconteerd in de berekeningen voor dit bestemmingsplan.

Ten aanzien van de parkeergarages kan geconcludeerd worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de ruimtelijke ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

9.1. Slotconclusie

Gelet op de verwachte verbeteringen op het gebied van de luchtkwaliteit in de toekomst, is realisatie van het bestemmingsplan verantwoord te achten, waarbij ook in ogenschouw dient te worden genomen, dat het om de herinvulling van bestaand stedelijk gebied gaat.

Energie en duurzaam bouwen

Het bouwprogramma voor de stationsomgeving bevat o.a. woningen, kantoren, maatschappelijke- en medische voorzieningen, onderwijsgebouwen en centrumvoorzieningen (hotel en parkeervoorzieningen). Duurzaam bouwen heeft in Leiden volop de aandacht. De gemeente Leiden wil zowel nieuwe als bestaande bouwlocaties duurzaam inrichten, bouwen (revitaliseren) en beheren. Leiden streeft er daarom naar bij elk bouwplan de schade aan het milieu op korte en lange termijn zoveel mogelijk te beperken. Zij wil daarmee de kwaliteit en duurzaamheid van de stedelijke ontwikkeling op een zo hoog mogelijke niveau brengen.

De gemeente Leiden is een Klimaatverbondgemeente, d.w.z. dat de gemeente een inspanningsverplichting op zich heeft genomen om de CO₂-uitstoot in 2010 t.o.v. 1990 te halveren. Daarnaast is er landelijk beleid dat in 2020 10% van ons energiegebruik duurzaam moet worden opgewekt. Verder heeft Leiden de traditie om energiezuinig te bouwen. Voor nieuwe gebouwen is het energiebeleid geïntegreerd in het beleid voor duurzaam bouwen.

Duurzaam bouwen heeft in Leiden volop de aandacht. Leiden beschouwt duurzaam bouwen in de breedste zin. Het gaat om meer dan alleen milieuvriendelijk materiaalgebruik en energiezuinige woningbouw. De definitie zoals Leiden die hanteert luidt 'zodanig bouwen dat zo min mogelijk negatieve effecten op het milieu en de menselijke gezondheid ontstaan, gedurende de hele levensloop van het bouwwerk en de gebouwde omgeving'. De gemeente Leiden wil zowel nieuwe als bestaande bouwlocaties duurzaam inrichten, bouwen (revitaliseren) en beheren. Leiden streeft er daarom naar bij elk bouwplan de schade aan het milieu op korte en lange termijn zoveel mogelijk te beperken. Daarmee moeten de kwaliteit en duurzaamheid van de stedelijke ontwikkeling op een zo hoog mogelijke niveau worden gebracht.

De gemeenteraad heeft in 2004 het Regionaal Duurzaam Bouwen 'plus' Pakket vastgesteld. Leiden actualiseert met het Regionaal Duurzaam Bouwen 'plus' Pakket haar Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen uit 1999 en stelt het ambitieniveau hoger. Het Duurzaam Bouwen 'plus' Pakket heeft betrekking op woningbouw, utiliteitsbouw en grond-, weg- en waterbouw (openbare werken). Bij het realiseren van bouwprojecten door of in opdracht van de gemeente wordt rekening gehouden met milieuaspecten, opgenomen in een maatregelenlijst (zie ook <http://www.mdwh.nl>). Deze lijst is gebaseerd op de door de rijksoverheid uitgegeven Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen. Het in deze pakketten gehanteerde ambitiesysteem (vaste en variabele maatregelen) blijft uitgangspunt voor de maatregelenlijst. In het "Regionaal Duurzaam Bouwen 'plus' Pakket" zijn de maatregelen uit de Nationale Pakketten aangevuld met regionale maatregelen. Deze regionale maatregelen betreffen bijvoorbeeld de toepassing van zink, lood en koper, het toepassen van gecertificeerd hardhout, een scherpere Energie Prestatie Coëfficiënt, betere geluidsisolatie en een gezonder binnenmilieu.

Het beleid van de gemeente Leiden op het gebied van duurzaam bouwen en vloeit voort uit het regionaal Milieubeleidsplan 2003-2010. Het gekozen ambitieniveau sluit aan bij het Milieubeleidsplan van de Milieudienst West-Holland.

De volgende doelstellingen moeten worden gerealiseerd:

Woningbouw:

- Nieuwbouw:
 - Toepassen van een EPL van minimaal 7 in woningbouwprojecten met meer dan 250 woningen.
 - De inspanningsverplichting om bij nieuwbouw een verscherping van de EPC met 10-15% te bereiken.
 - De inspanningsverplichting dat alle nieuwe woningen worden uitgerust met een lage temperatuur verwarmingssysteem (LTS).
- Bestaande bouw:
 - Plan van aanpak opgesteld voor uitvoering van EPA voor particulieren en huurwoningen.
 - Toepassen van een EPL van minimaal 6,5 bij renovatie- en herstructureringsprojecten met meer dan 250 woningen.
 - Minimaal 40% van de bestaande woningen is voorzien van EPA en 50% daarvan heeft subsidie aangevraagd voor maatregelen.
 - Realiseren van minimaal 3 extra randvoorwaarden voor verbeteren toepassing duurzame energiebronnen.

Bedrijven:

- bestaand instrumentarium gemeente getoetst op mogelijkheden voor stimulering ontwikkeling duurzame bedrijventerreinen (met energievoorziening als belangrijk item) en plan van aanpak in uitvoering genomen.
- ruimte gereserveerd voor energiebesparing en DE bij planontwikkeling op basis van een Energievisie.
- de gemeente legt als doel vast en bevordert dat het energiegebruik van bedrijven op nieuw te realiseren of te revitaliseren bedrijven terreinen voor minimaal 5% is gebaseerd op duurzame energiebronnen.

Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Ordening:

- Uitvoeren VPL-studie bij (her)inrichting woonwijk of woningbouwprojecten met meer dan 500 woningen.
- Toepassing van minimaal 1 verkeer en vervoer maatregel uit het nationaal pakket duurzame stedenbouw.

Duurzame energie:

- Bij uitbreiding is sprake van minimaal 70% zongerichte verkaveling.
- In bestemmingsplannen worden (indien relevant) locaties voor windenergie bestemd die voortvloeien uit het provinciale beleid dan wel het BLOW.
- De gemeente voert actief beleid voor inzameling en ter beschikking stellen van biomassa-reststromen voor energie-opwekking.
- Plan van aanpak wordt uitgevoerd met als doel dat van het totale energiegebruik in de gemeente 5% is gebaseerd op duurzame energiebronnen.

3 Beschrijving stedenbouwkundig plan en karakter

3.1. Stedenbouwkundige hoofdpzet

Het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992

De algemene stedenbouwkundige visie op het voormalige AZL-terrein is nog gebaseerd op het bestemmingsplan Leeuwenhoek /Station 1992. Daarin maakt het gebied deel uit van een groter geheel. Het NS Station wordt beschouwd als stedelijk vervoersknooppunt. Rondom het station wordt daarom uitgegaan van een intensieve stedelijke bebouwing. Wel wordt bijzondere aandacht gevraagd voor het vrijkomende deel van het AZL-terrein, waarbij voor het gedeelte aansluitend aan de Rijnsburgerweg een invulling met woningen dient te worden nagestreefd. Het bestemmingsplan uit 1992 gaat voorts uit van handhaving van het Poortgebouw en van de ontwikkeling in de omgeving van het ziekenhuis van een vestigingsgebied ten behoeve van medisch georiënteerde instellingen en instituten. De activiteiten dienen echter wel te passen in de omgeving van woningen. Het Poortgebouw werd o.a. geschikt geacht voor een invulling met een hotel/congrescentrum. De kantoorgebouwen werden voornamelijk gedacht in de strook grond langs de spoorbaan. Het gebied moest voorts voldoende openbaar toegankelijk en doorschrijdbaar worden. In de omgeving van het Station moest gestreefd worden naar het creëren van pleinen met een aangenaam verblijfsklimaat voorzien van bomen en kleine groenelementen.

Stedenbouwkundige visie bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde

Het nieuwe plan heeft dus eveneens betrekking op een gebied, dat onder grote druk van de omgeving staat door de directe nabijheid van het NS Station, het LUMC en diverse universitaire complexen, zoals het Pieter de la Courtgebouw, waarin de Faculteit Sociale Wetenschappen is gevestigd. Alleen aan de oostzijde bevindt zich een rustiger milieu bestaande uit de woonhuizen aan de Rijnsburgerweg met diepe achtertuinen.

Het plangebied wordt omringd door geheel verschillende werelden. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt beoogd deze verschillende invloedssferen op zo harmonieus mogelijke manier met elkaar te verzoenen en dit stadsdeel meer te betrekken bij de stad. In dit nieuwe bestemmingsplan komt voorts duidelijker naar voren, dat dit gebied een belangrijke schakel vormt tussen het nieuw te ontwikkelen stadsdeel in de Leeuwenhoek en de oude stad aan de andere kant van de spoorbaan. Door goede verbindingen voor langzaam verkeer en het openbaar vervoer via het Stationsgebied zeezijde wordt de barrière gevormd door de spoorbaan tussen beide stadsdelen opgeheven.

De huidige stedenbouwkundige hoofdpzet is in de tweede helft van 2002 en in de eerste helft van 2003 tot stand gekomen in workshopverband, zoals in paragraaf 1 is besproken. Het plan is daarna aangevuld in augustus 2003 met het Kwaliteitsplan Station Leiden Zeezijde van de Leidse Stadsbouwmeester, in

samenwerking met het bureau Kraaijvanger Urbis voor architectuur en stadsontwerp. De stedenbouwkundige opzet gaat uit van de volgende stedenbouwkundige hoofdprincipes: gesloten bouwblokken, duidelijke scheiding openbaar/privé en heldere routes.

In het structuurplan “Boomgaard van Kennis” (vastgesteld door de gemeenteraad in juli 1995) is de wens geuit om het Station en directe omgeving als een overtuigende verbindingsschakel te maken tussen de “Oude Stad” en de “Nieuwe Stad”. Met de Nieuwe Stad wordt het Leeuwenhoekterrein bedoeld en het gebied tussen de museumtuin en het spoor, het onderhavige bestemmingsplan. Grootschaliger functies, waarvoor in het oudere stedelijke weefsel geen plaats gevonden kon worden, kunnen hier een behuizing vinden.

Het Stationsgebied Zeezijde zal in hoofdopzet moeten verwijzen naar de belangrijkste functies en moet een ruimtelijke signatuur hebben die past bij de overwegend robuuste functies aan deze kant van de stad.

De langzaam verkeer route vanaf het station naar de museumtuin en verder is de centrale ruimtelijke gidslijn. Vanaf hier wordt ondermeer een duidelijke link gelegd met het LUMC en met de halte van de Rijn Gouwe lijn tussen de ingang van het LUMC en de langzaam verkeer route. Zo vormt deze route tevens een kortsluiting tussen de Rijn Gouwe lijn en het spoor. Doordat er geen doorgaand autoverkeer is tussen het LUMC en het station is het gemakkelijker om de diverse vervoerstromen te vervlechten.

De functie van een intensief verkeersknooppunt komt hiermee goed uit de verf, mede gezien het voornemen om direct aan deze kant van het station grenzend nog eens ruim 2000 fietsen ondergronds te plaatsen waardoor het totale aantal fietsplaatsen direct bij het station ruim 10.000 plaatsen omvat.

De nieuw te ontwikkelen bebouwing moet op intensieve wijze neergezet worden zo vlak bij de het vervoersknooppunt. Een “stedelijk” karakter dat qua schaal en uitstraling aansluit aan de functies in dit gebied is hier het gevolg van.

Globaal is er een tweedeling in de toe te voegen functies. Aansluitend aan de Rijnsburgerweg ontstaat voornamelijk een woonfunctie, en tegenover het LUMC tot aan het Poortgebouw ontstaat een vestigingsgebied ten behoeve van medisch/academisch georiënteerde instellingen en instituten, waarvan het RIAGG de eersteling is. De tweedeling is niet absoluut gedacht, er kan een grote mate van verweving plaatsvinden zolang de functies elkaar niet hinderen. Dienstwoningen kunnen verdergaand worden geïntegreerd in werkfuncties, aan de andere kant kunnen bepaalde bedrijfsvoeringen in de woonomgeving verweven worden. Direct langs het spoor aan de kant van het LUMC is ruimte voor meer kantoorachtige functies, scholen, congrescentrum of hotel.

Gestimuleerd wordt dat met name langs de centrale langzaam verkeer verbinding op de begane grond “levendige” functies gevestigd worden, zeker op strategische punten. Daarbij wordt vooral gedacht aan functies als hotel(receptie), horeca, fietsenwerkplaats bij stalling en bepaalde dienstverleningen.

Er zijn duidelijke begrenzingen aangegeven tussen het openbare gebied en privé terrein, om een heldere en strakke routing mogelijk te maken en om een zo overzichtelijk mogelijke terrein indeling te maken ten gunste van de sociale veiligheid. De openbare ruimte moet met behulp van beplantingen, verlichting, straatmeubilair en bestratingen als een zo aangenaam mogelijke verblijfsruimte ingericht worden.

Vanuit het stationsplein (zeezijde), centraal in de as van het station, kijkt men recht tegen het Poortgebouw aan.

Voor een soepele doorverwijzing naar links (de centrale langzaam verkeer route) en naar rechts (het Woongebied) moet de inrichting van het plein zorg dragen. De toegang naar de ondergrondse fietsstalling kan hierin een rol vervullen.

Het stationsplein is verbonden met de Albinusdreef door middel van het eerste deel van de langzaam verkeer route, die een dusdanig profiel heeft dat ruim baan gemaakt wordt voor een ongedwongen doorsteek. Hier is tevens ruimte voor activiteiten (muzikanten, skeelers, kraampjes, e.d.) zonder dat dit de doorstroming belemmert. De Albinusdreef is door de begeleidende bebouwing zo strak mogelijk gedefinieerd en heeft een ietwat gerende vorm gekregen, uitwaaiërend vanaf de Walenkamptunnel, waardoor de Rijn Gouwe lijn zo soepel mogelijk kan worden aangelegd.

De massa van de bebouwing wordt bepaald door de wens om hier intensief te bouwen, door de ontwikkelingswensen van de diverse belanghebbenden en door de bestaande bebouwing. Het Poortgebouw, rijksmonument zijnde, wordt in het bijzonder gerespecteerd en dat is onder meer gedaan door aansluiting te zoeken met de goothoogte. Het poortgebouw is de vroegere entree van het academische ziekenhuis. Nu is er een secundaire langzaam verkeer route door de poort.

De nieuwe woningen langs de achtertuinen van de Rijnsburgerweg worden qua hoogte gerelateerd aan de bestaande woningenrij en dat heeft geresulteerd in een maximale hoogte van 12 meter. Er is gekozen voor een logische, oplopende hoogtezoning van 12 meter naar 18 meter en 25 meter vanaf de woonstraat richting het LUMC. Een uitzondering hierop vormt de bebouwing tussen het spoor en het LUMC. Deze kan ontwikkeld worden binnen een envelop van 60 meter, voortkomend uit de deels al gerealiseerde bebouwingsopzet bij het station.

Aan de kwaliteit van de profielen van de openbare ruimten worden door de gemeente Leiden hoge eisen gesteld. Logische lijnen van verlichtingselementen en bomen verduidelijken de aard van de openbare ruimte. Zo kan vanaf het station een herkenbare verlichtingslijn de langzaam verkeer route begeleiden verder de Leeuwenhoek in. Dit kan een bijzondere vormgeving krijgen, als fakkels die de route markeren.

Uit het voorgaande blijkt dat de ontwikkeling van het plangebied van stedelijk belang is vanwege de aanwezigheid van belangrijke regionale voorzieningen en daarnaast de schakelfunctie, die het gebied vervult voor de binnenstad en de Leeuwenhoek.

3.2 Openbare Ruimte

In dit hoofdstuk wordt de kwaliteit van de openbare ruimte, waarvan in het vorige hoofdstuk de hoofdlijnen uiteengezet zijn, meer gedetailleerd omschreven. Er is daarbij een onderverdeling gemaakt naar gebieden die gemeenschappelijke kenmerken hebben in hun opbouw en min of meer los gemaakt kunnen worden uit de grotere context om aldus een gedetailleerdere beschrijving mogelijk te maken. Echt los gezien worden kan natuurlijk niet, en waar nodig zal de grotere context ter sprake komen.

1. Het Stationsplein Zeezijde

Dit is het gebied direct achter het station, een rechthoek gedefinieerd door de hoekpunten van bebouwingen die hier samenkomen. Als scharnierpunt van diverse routes en verkeersstromen is de herkenbaarheid van deze rechthoek passend. Vanuit het station komend is er ruimte genoeg voor een ongestoorde oriëntatie. Bovendien is langs de gunstige op de zon georiënteerde zuid-west gevel volop mogelijkheid voor een terras, waardoor de verblijfskwaliteit aanzienlijk verhoogd wordt. Op dit moment is er een horecazaak gevestigd, die door de ruimere terrasmogelijkheid beter zal kunnen renderen. Er zijn twee oversteekplaatsen, een brede voor de grote stroom naar het LUMC en de Leeuwenhoek, en een smallere naar de woonstraat, het Pieter de la Court gebouw en de Rijnsburgerweg. De belangrijkste voetgangersstromen zijn te verwachten op de promenade, maar ook het belang van de andere voetgangersstroom moet niet worden onderschat. Er zullen hierover nog meer concrete prognoses worden gemaakt.

De functies die ondergebracht worden in de nog op te richten bebouwing langs het spoor moeten zoveel als mogelijk, aan deze kant van het plein op de begane grond, zorgen voor een verlevendiging en/of uitstraling die mede van dienst kan zijn voor de sociale veiligheid. Bijvoorbeeld een hotelingang met receptie, ingang dag en avond onderwijs en bijzondere dienstverlening die 's avonds ook is geopend.

Beplantingen, bomen, verlichting en straatmeubilair ondersteunen op strakke wijze de loop- en zichtlijnen en markeren daarbij ook de rechthoekige ruimte. Net als aan de stadskant wordt hier vooral uitdrukking gegeven aan het karakter als voetgangersgebied. De bestrating wordt niet afwijkend gemaakt ten opzichte van de stadskant maar er wordt juist aansluiting gezocht, zodat de langzaam verkeer route aan beide zijden als doorgaand herkenbaar is. Wel zijn de belijningen en de opstellingen van verlichting en straatmeubilair rechtlijniger dan aan de stadzijde omdat hier sprake is van een herkenbare geometrische definiëring van het plein. De gevels van de bebouwingen die deze rechthoekige ruimte markeren zullen qua architectuur op elkaar afgestemd moeten worden, zonder dat dat leidt uiteraard tot een eenheidsworst.

De aanbouw aan het Poortgebouw heeft een "opvangend" en "ontvankelijk" karakter en is een plek bij uitstek om een horecaonderneming te vestigen. De kop aan de andere kant van de langzaam verkeer route is het begin van een passage naar het LUMC met aanleunende functies.

2. Bargelaan

Het middenstuk van de Bargelaan is tevens onderdeel van de hierboven besproken pleinruimte. Vanaf de Rijnsburgerweg kunnen auto's tot aan het station komen om daar mensen op te halen en te brengen en auto's met bestemming de diverse ondergrondse parkeergarages. De bussen rijden wel verder door naar de Walenkamptunnel. Fietsers hebben hier vrij baan. Vanwege de bereikbaarheid van de bestaande stationsfietsenstalling en de toekomstige ondergrondse fietsenstalling wordt er tenminste tussen de Rijnsburgerweg en het Station een fietspad aan de stationskant aangelegd.

Op het eerste deel van de Bargelaan, gezien vanaf de Rijnsburgerweg, rijdt alle verkeer. Vervolgens zijn er voor het station diverse afsplitsingen van verkeer, vervlochten met de hier overstekende voetgangers. Het laatste deel, tot aan de Walenkamptunnel, is een rustiger gedeelte met haltes voor bussen en veel ruimte voor fietsers. Ter plekke van het station moeten bomen meer de open ruimte en de oversteek accentueren, in tegenstelling tot de meer lineaire opstelling van bomen in de rest van de Bargelaan.

3. Albinusdreef

Ook de Albinusdreef kent slechts vanaf één zijde autotoegankelijkheid. De auto's kunnen tot aan de ingang van het LUMC voorrijden. Behalve dat de Albinusdreef in het teken staat van het LUMC, is het tevens de Rijn Gouwe lijn die het karakter van de dreef bepaalt. Overigens is de halte hier in het bijzonder van betekenis voor het LUMC. Het karakter ter plekke van de voorrijlus en de halte is een komen en gaan van voertuigen en mensen.

De langzaam verkeer route zorgt mede voor een grote mate van functionele en ruimtelijke betrokkenheid met het andere verkeersknooppunt bij het station. Hier is dan ook sprake van een wenkend perspectief richting station, en dit moet in de detaillering aangezet worden. De gerende vorm van de Albinusdreef vanaf de tunnel is een optimale vorm voor bebouwingmogelijkheden. Daarbij is het een ruimtelijk logische uitdrukking vanaf de tunnelruimte naar de verkeerssamenballingen halverwege en de introductie van het vrij grootschalig stedelijk gebied. Het gedeelte bij de parkeergarage wordt net zoals dat het geval is bij de Bargelaan met strakke forse bomenrijen begeleid als entree. Ter hoogte van de oversteek van de langzaam verkeer route zorgt deze aanplant voor een strakke begeleiding, waarmee de continuïteit van deze route wordt ondersteund. In het verlengde van deze oversteek is de oude route naar de oude hoofdentree van het AZL gehandhaafd, maar wel duidelijk secundair ruimtelijk/functioneel behandeld.

Het verkeersknooppunt ter hoogte van de keerlus en de tramhalte wordt bij de ingang van het LUMC begrensd door een verbinding van het LUMC met het gebouw voor medisch georiënteerde instituten en instellingen gerelateerd aan de hoofdingang van het LUMC. Dit verkeersknooppunt moet een ruimtelijke eenheid uitstralen. Dit kan tot uitdrukking komen met behulp van beplanting, bestratingen, verlichting en straatmeubilair. En door de gevels hier op elkaar af te stemmen.

In het midden van de verkeerslus kan een fraaie beplantingsvorm dit knooppunt veraangenamen.

Het smalste gedeelte, van de LUMC ingang tot aan de Joop Walenkamp tunnel, is het rustigste gedeelte waar de tram en fietsers doorgaan en de bussen en fietsen afslaan naar en van het station.

Hier is ruimte voor een bijzondere invulling met beplantingen. Uiteraard is het ook hier zaak de begeleidende gevels dat gerende effect vrij precies te laten begeleiden in combinatie met ingangen naar nieuwe functies in de te ontwikkelen bebouwing. Anders kan hier gemakkelijk een niet wenselijke onduidelijke ruimte ontstaan. De zorgvuldigheid die bij het maken van de tunnel is ingezet dient hier een passend vervolg te krijgen.

Bij de langzaam verkeer verbinding tussen de parkeergarage en de nieuwe uitbouw van het LUMC ligt de opgave hier de route tussendoor door een aangename inrichting in relatie tot de tegenover elkaar liggende gevels vorm te geven.

4. Wandelpromenade

De al eerder aangeduide kortsluiting tussen de twee belangrijkste verkeersknooppunten is in hoofdzaak een domein voor voetgangers. De afmetingen zijn dusdanig dat er, naast de functie van verbinden, ruimte is voor al dan niet spontane stedelijke activiteiten en levendigheid ter plekke. De sfeer van een drukke winkelstraat zal niet bereikt worden, maar de invullingen van functies op de begane grond moeten hiertoe wel zoveel mogelijk bijdragen.

Door de beperkte mogelijkheden van publieksaantrekkelijke functies, zoals bepaalde vormen van horeca, is het van groot belang deze met name op strategische plekken neer te zetten. Dergelijke plekken zijn bij deze doorsteek de al eerder gememoreerde koppen tegenover het station, bij de halte en bij poort van de oude AZL route. Met rijen bomen, in combinatie met verlichtingselementen, langs de gevels kan een autonome kwaliteit onderstreept worden.

De bestrating moet hier één vlak benadrukken. Dit is passend gezien de aard als voetgangersdomein.

De beide gevelkanten moeten zorgen voor een evenwichtig profiel, dat geldt in de eerste plaats voor de (te ervaren) massa, verder de materialisering en de ritmering. De ritmering moet worden afgestemd op de doorverwijzing naar grootschalige functies en ruimten en op de ondersteuning van het wandelen en andere activiteiten ter plekke. Dit betekent min of meer doorgaande horizontale lijnen in het gevelbeeld en daarin gewezen verticale articulaties.

Doorkijken naar met name de binnenruimte tussen het Poortgebouw en de nieuwe bebouwing kunnen deze route ruimtelijk interessanter maken. Hiermee wordt ook het Poortgebouw als monument meer ruimtelijk betrokken en manifest.



5. Woonstraat

De linkerzijde van het woongebied wordt gevormd door de zone in het verlengde van het poortgebouw, de rechterzijde wordt gevormd door de nieuwe woonbebouwing tegenover de woningen aan de Rijsburgerweg. Deze straat vormt tevens de directe verbinding van het station naar het Pieter de la Courtgebouw en via de brug langsrij naar verder gelegen bestemmingen. Het profiel van de woonstraat is zodanig dat de woningen aan de oostkant voldoende bezonning hebben en dat betekent dat de woonbebouwing in het verlengde van het Poortgebouw een vertanding en/of verlaging over een zekere diepte moeten hebben. Het bestaande Poortgebouw heeft iets dergelijks nu ook.

De overgang van de woningen naar de straat moet met zorg gedetailleerd worden, zodanig dat er een ruimte ontstaat die de passanten niet het gevoel geeft dat ze hinderlijk naar binnen kunnen kijken en de bewoners niet het gevoel geeft dat ze in een etalage zitten. Diverse middelen zijn denkbaar, zoals een te onderscheiden zone gekoppeld aan het huis, een lichte verhoging of woon/werkfuncties die zich ervoor lenen direct aan de straat gekoppeld te zijn. De woningen moeten wel een "betrokkenheid" met de straat hebben. Dat kan door een verfijnde morfologie of subtiele doorkijkjes.

De (woon)bebouwing tegenover het de la Courtgebouw moet enerzijds qua hoogte kunnen opboksen tegen dat gebouw, anderzijds moet rekening gehouden worden met de woningen aan de Rijsburgerweg die op deze hoek zicht hebben. Daarbij kan het ook passen te reageren op de zijgevel van het de la Courtgebouw. De dwarsverbinding (de voormalige AZL entree in combinatie met de portierswoningen) moet heel herkenbaar, symmetrisch door bebouwing en markering van privé-terrein, vormgegeven worden. In aansluiting op de portierswoningen wordt woonbebouwing van vergelijkbare schaal gerealiseerd. De waterverbinding kan aangewend worden in de opbouw ter plekke, voor een interessante doorkijk in de binnenterreinen.

Een doorkijk naar het binnenterrein van de bebouwingsvlek met het Verheijhuis (voormalige directeurswoning) laat de passant meegenieten van het lommerrijke binnenterrein en geeft tevens de zijbeuken van het poortgebouw passende ruimte. Door lopend richting Pieter de la Courtgebouw is aan de rechterkant een inkijk in het groengebied bij onder meer de gehandhaafde monumentale boom.

In combinatie met het water wordt dit ingericht als een plek van grote parkachtige kwaliteit. Gecombineerd met straatmeubilair kan hier een mooi rustig ontspanningspunt en trefpunt in het leven geroepen worden.

6. Dwarsstraatje

De straat tussen de woonstraat en de bestaande bebouwing van Rijnveste 1 (voorheen RIAGG) heeft het karakter van een snede, te vergelijken met stegen in oude steden. Het profiel heeft vlakke gevels. Voor de bezonning is het niet noodzakelijk dat hier zoals in de woonstraat een getrapt profiel nodig is. Doordat het al gerealiseerde gebouw loodrecht op de parkeergarage is gezet en in het verlengde daarvan de geplande bebouwing, is er een afknijping bij de aansluiting op de Albinusdreef, hetgeen deze dwarsstraat vooral op het woongebied oriënteert.

7. De la Court plein

Dit plein is vooral belangrijk voor het Pieter de la Courtgebouw, omdat aan deze kant de hoofdentree wordt gemaakt. Het profiel is zodanig dat het groepen studenten kan bufferen en hier een aankleding is voorzien die een fraaie in- en uitloop ondersteunt. De tegenover elkaar liggende gevels moeten zoveel mogelijk in hoogte gelijk zijn zodat het de la Courtgebouw aansluiting krijgt met de nieuwe bebouwing. Onder het plein komt een (half)verdiepte fietsenstalling, die voldoende ruimte biedt voor de bezoekers en de gebruikers van het gebouw.

Samenvatting en sfeertekening

De openbare ruimte op het voormalige AZL terrein zal voor een belangrijk deel een functie krijgen als verblijfsgebied of voetgangersgebied. Alleen de Albinusdreef en de Bargelaan vormen hierop een uitzondering. Op de Albinusdreef vindt voor een groot deel het halen en brengen per taxi en personenauto van bezoekers voor het ziekenhuis plaats, terwijl er in dit bestemmingsplan ook rekening gehouden wordt met een route van de Rijn Gouwelijm over de Albinusdreef, waarbij er dicht bij de ingang van het LUMC een halte voor deze tram is gepland. Er ligt verder een in- uitgang aan van de bij het LUMC behorende parkeergarage. De Bargelaan vervult een belangrijke rol voor het openbaar vervoer per autobus. Over beide wegen lopen verder doorgaande fietsverbindingen.

Het gebied zal door zijn ligging vlak bij het Station en de vele bezoekersaantrekkelijke gebouwen steeds meer een stedelijk karakter krijgen. Het is wel de bedoeling dat dit gebeurt in een zoveel mogelijk groene setting. Dit wordt uitgewerkt door de openbare ruimte in te richten in een open groene sfeer met bomen in laan verband, waarbij de gebouwen tussen de boomstammen zichtbaar zullen blijven en voortdurend en beeldbepalend op de achtergrond aanwezig zullen zijn.

Op een aantal markante punten staat het areaal in verbinding met de omringende omgeving. Er moeten bij de inrichting hiervan duidelijk en uitnodigende toegangen tot het gebied gecreëerd worden. In het areaal van het plangebied zelf ontstaat een stelsel van wegen en paden, pleinen en zones, zichtlijnen en knooppunten, die de verbindingen zowel daarbinnen als met de omgeving zullen vormen.

Er zullen heldere routes met duidelijke oriëntatiepunten ontstaan met daarlangs bomen in strakke rijen geplant. De bezoeker van het gebied loopt rond over een promenade of langs een weg onder een luchtig bladerdak met onder de kronen vrij doorzicht naar de gebouwen, waarbij door de aaneengesloten straatwanden het gebied toch een stedelijk karakter krijgt. Het is te beschouwen als een stedelijke vorm van beplanten, waarbij de bomen tegelijkertijd beschutting en sturing geven aan de openbare ruimte. Een buitenruimte die dienstbaar is aan de diverse gebouwen met daarin hun verschillende functies en tegelijkertijd een zekere zelfstandige kwaliteit heeft, waarbij ook de nodige aandacht aan de sociale veiligheid zal worden geschonken. Voetgangers en fietsers zullen hierbij de sfeer bepalen. Auto's zullen aan de rand opgevangen worden in ondergrondse garages.

Een enigszins afwijkend karakter krijgt de omgeving van het Poortgebouw. Aan de westkant van dit gebied bevindt zich het bestaande groene kwadrant met daaromheen een aantal monumentale bomen. Door dit gebied loopt de doorgaande wandelroute vanaf de Rijnsburgerweg via het Poortgebouw richting Naturalis. Het zal verder worden omringd door bebouwing. Dit gebied zal zich kunnen ontwikkelen als een rustig groen binnengebied, waarbinnen nog enkele appartementengebouwen of andere geheel of gedeeltelijk vrijstaande gebouwen kunnen worden opgericht in een enigszins hofachtige sfeer.

De hoofdstroom van de bezoekers zal zich vanaf het Station begeven op de voetgangerspromenade richting LUMC, Naturalis en Leeuwenhoek. Het is belangrijk, dat deze route in de toekomst wordt verlevendigd door de vestiging van een horecabedrijf, winkels e.d. op de begane grond van de bebouwing langs deze route. De aan de oostzijde van het Poortgebouw geprojecteerde route met aan weerszijden woningen, zal zich meer gaan ontwikkelen als een woonstraat. Het is daarnaast een bruikbare route in de richting Pieter de la Courtgebouw en de bebouwing van de Rijngeestgroep.

Kaart indicatie verkeersstructuur, nr. VV04142

Om de verkeersafwikkeling en de voetgangersstromen te verduidelijken is als bijlage bij dit hoofdstuk een kaartje toegevoegd, waarop een indicatie van de verkeersstructuur staat aangegeven. Deze structuur wordt hiermee niet in detail vastgelegd, aangezien verkeersmaatregelen als zodanig geen deel uitmaken van het bestemmingsplan zelf. De aangegeven structuur past uiteraard wel binnen het bestemmingsplan. Welke concrete maatregelen getroffen worden zal echter per geval beoordeeld worden, zodat een goede belangenafweging mogelijk blijft.

3.3 Nieuwe ontwikkelingen

Invulling per locatie

Het gebied is naar aanleiding van het nieuwe stedenbouwkundige voorstel ingedeeld in 10 nieuw te ontwikkelen locaties. Per locatie worden het gedachte bouwvolume in m² bvo, de hoogte, de ligging de functies en de mogelijke geachte bestemmingen aangegeven en eventueel aangevuld met bijzondere randvoorwaarden.

Daarnaast is voor het Stationsgebied Leiden Zeezijde door de (gemeentelijke) Stadsbouwmeester in samenwerking met het bureau Kraaijvanger Urbis (voor architectuur en stadsontwerp) een zogenaamd enveloppenplan opgesteld.

Dit plan is vanuit een hoger schaalniveau voor de omgeving van het Station tot stand gekomen. Het definieert omhulsels (de enveloppen), waarbinnen de bouwwerken tot stand kunnen komen. Daarmee wordt de ruimtelijke structuur van het plangebied op stedenbouwkundig niveau vastgelegd, maar laat het ruimte voor de latere bouwkundige invullingen. Het voorontwerp bestemmingsplan is op dit document afgestemd. Ten behoeve van de invulling van de verschillende locaties heeft er een juridische vertaling plaatsgevonden in de planvoorschriften. Voor deze 10 locaties, waarvan de nummers corresponderen met de nummers op de plankaart, levert dit de volgende uitkomsten op.

Locatie 1: envelop C7

- **Ligging:** De locatie bevindt zich op de hoek van de Bargelaan ten oosten van het Poortgebouw.
- **Bouwvolume:** Het plandeel aan de Bargelaan mag voor 60% worden bebouwd, de grondoppervlakte schuin tegenover de poort van het Poortgebouw voor 70 % en het perceel langs de toegangsweg vanaf de Rijnsburgerweg voor 100 %. De capaciteit van deze envelop is berekend op een vloeroppervlakte van in totaal circa 6200 m² bvo.
- **Hoogte:** maximaal 18 m aan de Bargelaan, maximaal 12 m tegenover het Poortgebouw en langs de toegangsweg vanaf de Rijnsburgerweg richting Poortgebouw een hoogte van maximaal 6 m, waarbij alleen een schuine kap of beperkte dakopbouw is toegestaan.
- **Functies:** woondoeleinden d.w.z. gewone woningen en studentenwoningen in gestapelde bouw; de laagbouw mag ook uit eengezinshuizen bestaan. Op de begane grond aan de Bargelaan zijn tevens winkels en een aantal vergelijkbare functies toegestaan. Het gebied heeft verder een groenfunctie, terwijl ook een poldersloot door dit gebied loopt. Met deze functies zal eveneens rekening gehouden worden binnen de bestemmingsomschrijving voor deze locatie.
- **Bijzondere randvoorwaarden:** In dit gebied bevinden zich diverse waardevolle bomen en een poldersloot. Waardevolle bomen dienen zoveel mogelijk te worden ingepast, terwijl de hoeveelheid oppervlaktewater in elk geval gehandhaafd moet blijven en bovendien in bepaalde mate uitgebreid moet worden. Voorzover de bomen aan de rand een belemmering zijn voor de realisering van een goed woningbouwprogramma, dient bekeken te worden of de bomen bij voorkeur binnen het plangebied verplant kunnen worden.
Het is verder gecompliceerd een parkeeroplossing te creëren op deze locatie zelf gelet op de ligging en kwetsbaarheid van het gebied. Het wordt echter wel wenselijk en tevens mogelijk geacht om onder de woningbouw te ontwikkelen aan de Bargelaan een parkeer- en fietsen kelder te realiseren. De parkeervoorzieningen zullen hierbij bereikbaar zijn vanaf de Bargelaan.
- **Bestemming:** woondoeleinden (wo1) en groenvoorziening (met waterpartijen); Locatie 1 kan ontwikkeld worden tot een overwegend woongebied. Het betreft een gebied, met veel bestaand groen en water, dat deel uitmaakt van deze bestemming.
- **Aantal woningen:** 30 tot 75 woningen afhankelijk van de grootte en het type en verdere omstandigheden, zoals de aanwezigheid van waardevolle bomen en het benodigde wateroppervlak.

Locatie 2: envelop C6

- **Ligging:** de strook grond tegenover het Poortgebouw langs de sloot aan de achterkant van de woonhuizen met tuin aan de Rijnsburgerweg en een strookje grond langs de toegangsweg vanaf de Rijnsburgerweg richting Poortgebouw.
- **Bouwvolume:** 100 % tot en met de derde bouwlaag; in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van circa 5000 m² worden gerealiseerd.
- **Hoogte:** maximaal 12 m, waarbij de bovenste laag door middel van regelmatige onderbrekingen een transparant karakter dient te verkrijgen; voor de woningen langs de toegangsweg vanaf de Rijnsburgerweg richting Poortgebouw zal een hoogte van maximaal 6 m worden gehanteerd, waarbij alleen een schuine kap of beperkte dakopbouw is toegestaan.

- **Functies:** 25 tot 50 woningen, gestapeld en/of eengezinshuizen; zo mogelijk ondergronds parkeren, water groen.
- **Bijzondere randvoorwaarden:** Een aandachtspunt is de parkeeroplossing in verband met het wenselijk geachte autoluwe karakter van de aangrenzende straat. Onderzocht zal worden of het mogelijk is een parkeerkelder onder woningbouwlocatie 2 te realiseren. In de planvoorschriften zal hiervoor een vrijstelling worden opgenomen. Het parkeren zal zo nodig opgelost moeten worden onder locatie 3. Inpassing, verplanting of vervanging van bomen in de directe omgeving kan noodzakelijk zijn.
- **Bestemming:** woondoeleinden (Wo2), groen, water, vrijstelling voor ondergronds parkeren.

Locatie 3: envelop C5 noord

- **Ligging:** gronden ten noorden van de kopgevel van het Poortgebouw.
- **Bouwwolume:** 80 % d.w.z. in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van circa 5000 m2 worden gerealiseerd.
- **Hoogte:** 9 tot 12 tegenover woningbouwlocatie 2 en 18 m ten westen daarvan.
- **Functies:** 40 tot 50 woningen, groen, water ondergronds parkeren eventueel in combinatie met maatschappelijke en medische dienstverlening.
- **Bijzondere randvoorwaarden:** het gebied grenst aan Poortgebouw, dat aangewezen is als Rijksmonument. Er zal zo nodig een afstand in acht genomen moeten worden tot het Poortgebouw. Voorts zal er eventueel rekening gehouden moeten worden met bestaande bomen.
- **Bestemming:** Maatschappelijke en medische dienstverlening, woondoeleinden (M/Wo3), groenvoorziening, water, ondergronds parkeren. In combinatie met het Poortgebouw zelf en locatie 6, de uitbreiding aan de zuidkop van dat gebouw.

Locatie 4: envelop C2

- **Ligging:** tegenover het Pieter de la Courtgebouw aansluitend aan het enkele jaren geleden gerealiseerde gebouw Rijn Veste 1, van de Rijngeest Groep, die zich bezig houdt met de geestelijke gezondheidszorg.
- **Bouwwolume:** C2 oost 75 % en C2 midden en west 60%; in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van circa 32.000 m2 worden gerealiseerd.
- **Hoogte:** C2 direct langs de oostrand maximaal 12 m en direct daarna oplopend tot maximaal 18 m en in C2 midden en west maximaal 25 m.
- **Functies:** maatschappelijke en medische dienstverlening, inclusief een verpleegafdeling, 20 tot 50 (zorg)woningen, ondergronds parkeren, groenvoorzieningen, water.
- **Bijzondere randvoorwaarden:** hier moet ook rekening gehouden worden met parkeervoorzieningen ten behoeve van het Pieter de la Courtgebouw.
- **Bestemming:** Medische en maatschappelijke doeleinden en woondoeleinden (MWO1), ondergronds parkeren, groenvoorziening.

Locatie 5 : envelop C3 noord

- **Ligging:** noord tegenover de parkeergarage van het ziekenhuis en ten zuiden van het gebouw Rijnveste 1, zuid langs de wandelpromenade vanaf het Station.
- **Bouwwolume:** 60 %; d.w.z. in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van circa 20.000 m2 worden gerealiseerd.
- **Hoogte:** maximaal 25 m
- **Functies:** Medische doeleinden en maatschappelijke doeleinden, wonen, voorzieningen gegroepeerd rondom en ten dele ook gesitueerd in een groene binnenruimte; 60 tot 80 woningen zijn mogelijk in dit gebied; ook is een oplossing mogelijk met bijzondere woongebouwen, waaronder studentenhuisvesting. (110-130 woningen gezamenlijk met zuid).
- Onder deze locatie wordt voorzien in de realisering van ondergrondse parkeervoorzieningen.
- **Bijzondere randvoorwaarden:** In dit gebied bevindt zich een bomenrij die voor een deel ingepast zal worden.
- **Bestemming:** medische en maatschappelijke doeleinden, woondoeleinden en beperkt winkelruimte, horeca, groen, water, ondergronds parkeren (MWO2).

Locatie 5: envelop C3 zuid

- **Ligging:** langs de nieuwe verblijfspromenade richting ziekenhuis en Naturalis vanaf het Station, aansluitend aan de kop van het Poortgebouw.

- **Bouwwolume:** 60 %; d.w.z. in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van circa 12.000 m² worden gerealiseerd.
- **Hoogte:** maximaal 25 m
- **Functies:** Medische en maatschappelijke doeleinden, woningen waaronder bijvoorbeeld 50 dienst- of zorgwoningen, winkels, horeca. (110 tot 130 woningen gezamenlijk met noord)
- **Bijzondere randvoorwaarden:** winkels, horeca e.d. zijn op de begane grond gewenst, de dienst- of zorgwoningen mogen ook uit wooneenheden van gemiddeld 50 m² bestaan. Ondergronds parkeren is op deze locatie mogelijk in combinatie met locatie 5. Door dit gebied loopt verder de doorgaande wandelroute vanaf de Rijnsburgerweg, via de onderdoorgang van het Poortgebouw richting Naturalis en eventueel in te passen waardevolle bomen.
- **Bestemming:** medische en maatschappelijke doeleinden, woondoeleinden, winkelruimte e.d., horeca, voetgangersverbinding, groen, water (MWO2).

Locatie 6: envelop C5 zuid, uitbreiding Poortgebouw (MWO3)

- **Ligging:** aan de zuidelijke kopgevel tegenover het Stationsplein Zeezijde
- **Bouwwolume:** 60 %; d.w.z., in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van circa 2.000 m² worden gerealiseerd.
- **Hoogte:** maximaal 18 m.
- **Functies:** restaurant, kinderdagverblijf, maatschappelijke en medische dienstverlening, bij voorkeur publiekgerichte functies.
- **Bijzondere randvoorwaarden:** uitbreiding Rijksmonument; transparant gebouw; aanwezigheid diverse lindebomen in de directe nabijheid;
- **Bestemming:** hoort bij Poortgebouw, dat de bestemming MWO 3 krijgt, d.w.z. medische en maatschappelijke doeleinden, zoals een kinderdagverblijf, woondoeleinden, horeca, voetgangersverbinding, groen.

Locatie 7: envelop C4

- **Ligging:** tussen de Albinusdreef bij de ingang van het LUMC en de nieuwe voetgangerspromenade richting Station.
- **Bouwwolume:** 75 %; d.w.z. in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van circa 29.000 m² worden gerealiseerd, inclusief overbouwingen aan de kant van de Albinusdreef en een luchtbrug naar het huidige LUMC
- **Hoogte:** maximaal 25 m;
- **Functies:** medische en maatschappelijke doeleinden en dienstverlening en ander academische functies, waarbij op de begane grond en/of op niveau van een eventuele voetgangerpassage ook winkels en dergelijke mogelijk zijn, dienst- en/of zorgwoningen desgewenst een hotel/congrescentrum, een voetgangersroute en ondergronds parkeren;
- **Bijzondere randvoorwaarden:** rekening wordt gehouden met de totstandkoming van een uitbreiding van het LUMC en een veilige toegangsweg daar naar toe op begane grond niveau of verhoogd niveau;
- **Bestemming:** Medische en maatschappelijke doeleinden en dienstverlening (M 1), hotel/congrescentrum, dienst- en zorgwoningen, winkeltjes en dergelijke, voetgangersgebied, verkeersdoeleinden onder de overbouwing aan de kant van de Albinusdreef, ondergronds parkeren en fietsenstalling;

Locatie 8: envelop D2

- **Ligging:** tussen de spoorrails en de Bargelaan direct ten westen van het Station
- **Bouwwolume:** maximaal 50 % vanaf een niveau van 8 m; d.w.z. in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van 35.000 m² tot 40.000 m² worden gerealiseerd.
- **Hoogte:** maximaal 60 m; d.w.z; het bouwwolume, berekend over het bebouwingsvlak en de hoogte van 60 m, mag voor 50 % door bouwmassa's worden ingenomen gerekend vanaf een niveau van 8 m. Tot dat niveau mogen de gronden voor 100 % worden bebouwd.
- **Functies:** kantoren, hotel, congrescentrum, onderwijs, winkels, dienstverlening, restaurant/lunchroom, ondergronds en bovengronds inpandig parkeren langs de spoorbaan.
- **Bijzondere randvoorwaarden:** een zekere transparantie in verband met de overburen van het Stationsplein.
- **Bestemming:** Gemengde Bebouwing (GB1)

Locatie 9: onderdeel envelop D1

- **Ligging:** ten westen van de Joop Walenkamptunnel tegenover het LUMC en langs de spoorrails.
- **Bouwvolume:** bebouwingsvolume 75 % gerekend van een niveau tot 8 m, tot welke hoogte bebouwing voor 100 % is toegestaan; d.w.z. in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van circa 10.000 m² worden gerealiseerd.
- **Hoogte:** maximaal 60 m;
- **Functies:** Kantoren medische en maatschappelijke doeleinden, ondergronds parkeren?
- **Bijzondere randvoorwaarden:** functies moeten aanvaardbaar zijn op korte afstand van laboratoria rekening houden met de doorschrijdbaarheid ten behoeve van voetgangers en fietsers.
- **Bestemming:** Gemengde Bebouwing (GB2)

Locatie 10: onderdeel envelop B4

- **Ligging:** grenst aan noord/oostpunt ziekenhuis en ligt tegenover de glazen parkeergarage en daarnaast een strook grond langs de oostzijde van het ziekenhuis, en gronden grenzend aan de zuid-oostpunt; het zijn meer restgronden.
- **Bouwvolume:** 100%; d.w.z. in deze envelop kan een totale vloeroppervlakte van circa 8000 m² worden gerealiseerd.
- **Hoogte:** maximaal 25 m
- **Functies:** uitbreiding LUMC, medische en maatschappelijke doeleinden, ondergronds parkeren voor minder validen, ondergrondse fietsenstalling.
- **Bijzondere randvoorwaarden:** bebouwing moet goed passen langs de langzaam verkeersroute richting Leeuwenhoek en Naturalis.
- **Bestemming:** Medische en Maatschappelijke doeleinden (M3) en (M2)

NB. Voor een woning met een gemiddeld netto vloeroppervlakte van 100 m² is bruto 120 m² vereist, d.w.z. dat een vloeroppervlakte van totaal 30.000 m² is vereist ten behoeve van de realisering van 250 woningen. De totale vloeroppervlakte voor nieuwe ontwikkelingen wordt geraamd op maximaal circa 150.000 m² bvo.

3.4 Stedenbouwkundige beschrijving deelgebieden

Locatie 1

Het gebied heeft een relatief groen karakter, enerzijds als overgang naar de woonfuncties, anderzijds vanwege de bestaande waardevolle begroeiingen. Daar waar geen gevels de grens tussen openbaar en privé markeren moeten fraai ontworpen slanke hekwerken op eventuele onderbouwen dat duidelijk maken. Bomen moeten zoveel als mogelijk ontzien worden, dat geldt met name voor de oudere karakteristieke exemplaren. Compensatie moet er uiteraard zijn in die gevallen die omwille van een overeengekomen plan er voor moeten plaatsmaken.

De oude directeursvilla en de portierswoning worden samen met de nieuwe woonbebouwing gegroepeerd rondom een groene binnentuin met een waterpartij die gekoppeld is met het water richting het De la Court gebouw. Deze binnentuin is door passanten in de woonstraat beleefbaar, tevens wordt het Poortgebouw met haar twee markante dwarsvleugels dan voldoende ruimte gegeven om zich te manifesteren.

De bebouwing langs de Bargelaan vormt samen met de gevels aan de overkant voor een duidelijk profiel om gestalte te geven aan deze entree tot het stationsgebied.

Locatie 2

Deze woningen vormen samen met de bestaande woningen aan de Rijnsburgerweg een half gesloten bouwblok in de vorm van een langgerekte u-vorm. De bestaande sloot wordt verbreed naar de nieuwe woningen toe, en de woningen hebben hier een directe relatie met het water bijvoorbeeld in de vorm van steigers of loggia's aan het water.

De brede sloot is vooral ruimtelijk domein van de nieuwe woningen. Privacy wordt geoptimaliseerd doordat begroeiingen aan de oever voor een visuele afscherming kunnen zorgen.

Naar boven toe in de nieuwe rij woningen is er ruimte voor dakterrassen en / of loggia's. Dit is noodzakelijk omdat deze woningen direct aan de straat gelegen zijn en hier geen ruimte is voor terrassen. Dit moet leiden tot een bijzonder type woningen, bijvoorbeeld voor mensen die niet zozeer een tuin wensen, maar wel een woning met een comfortabele stedelijke buitenruimte op loopafstand van alle vormen van openbaar vervoer.

Locaties 3, 5 en 6

Deze vormen in combinatie met het Poortgebouw een samenhangend bouwblok. Het Poortgebouw is hierbij niet, zoals in de oorspronkelijke situatie als hoofdgebouw aan de kant van het station, dominant ruimtelijk aanwezig. De aandacht moet ook gevestigd worden op ook nieuwe interessante bestemmingen verderop in de Leeuwenhoek, wat voort komt uit de keus voor een directe ruimtelijke verwijzing naar de nieuwe functies van de "Nieuwe Stad".

Het gebouw als monument moet uiteraard wel op een goede wijze ingepast worden, waarbij de herinnering als voormalig hoofdgebouw ingezet wordt om de openbare ruimte vorm en betekenis te geven.

Dit wordt bereikt door het oudste en markantste gedeelte van het Poortgebouw door middel van strak gedefinieerde voor- en achterruimten en een voetgangerspassage op de voormalige entreelijn te omlijsten.

De positie van het Poortgebouw als paviljoen is hiermee bewust veranderd.

De positie van zelfstandig gebouw levert een stedelijke morfologie op die minder direct een relatie met de nieuwe bestemmingen van de "Nieuwe Stad" kan leggen. Ontwerpend onderzoek heeft dat aangetoond.

Gekozen is dus uiteindelijk voor (ruimtelijke) verwijzing naar de nieuwe functies.

Uiteraard kan de nieuwe omlijsting dusdanig zijn dat bijvoorbeeld tegenover het station de kopgevel van het Poortgebouw zich (deels) toont en dat er doorkijken en / of doorgangen zijn naar onder meer de wandelpromenade.

Met deze keus is het niet mogelijk het Poortgebouw in grote mate los te maken van de nieuwe constellatie, omdat dan de nieuwe verwijzing niet overtuigend neergezet kan worden.

Langs de wandelpromenade moeten bij voorkeur functies ondergebracht worden die voor een verlevendiging zorgen, zoals winkels en horecagelegenheden.

Het bestaande groene achterterrein met de waardevolle bomen blijft als kern van het nieuwe binnengebied overeind. Binnen het nieuwe bouwblok is er meer open binnenruimte gewenst, deze kan als uitbreiding gemaakt worden van de bestaande kern, maar ook als zelfstandige hofachtige ruimte bij de nieuwe bebouwingen. Deze open ruimtes kunnen wel of niet gekoppeld worden.

De nieuwe onderdoorgang/steeg aan de langzaam verkeer route is van een robuuste maat en is minimaal 5 meter breed en 7 meter hoog.

Locatie 4

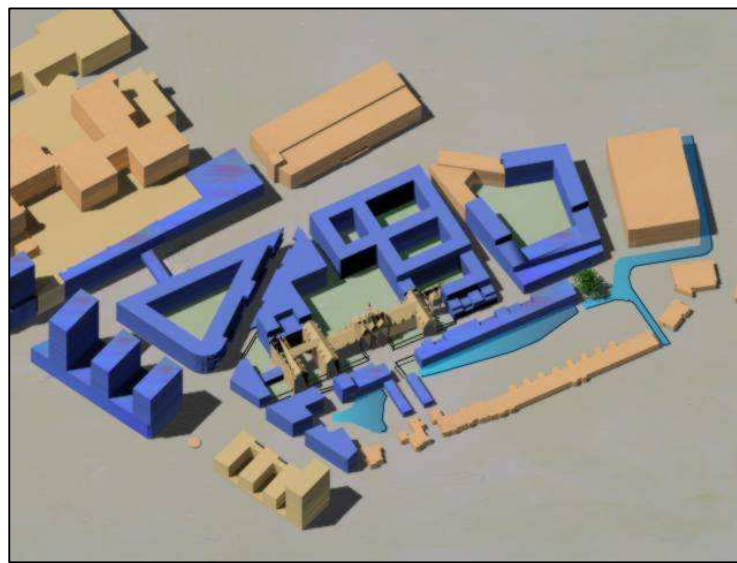
Dit gebied zal geheel in het verlengde van het bestaande gebouw Rijnveste 1 ontwikkeld worden. Het programma is door de samenwerking met onder meer met Endegeest fors toegenomen ten opzichte van eerder kenbaar gemaakte uitbreidingswensen.

Om toch de eerder omschreven woonstraat herkenbaar te kunnen realiseren worden aan de woonstraat minimaal 20 zogenaamde zorgwoningen gerealiseerd, die een zelfstandige positie en entree hebben, en zodoende zorg dragen voor een daadwerkelijke betrokkenheid op de woonstraat.

De maatschappelijke en medische doeleinden omsluiten een beschermde (groene) binnenruimte die ervoor zorgt dat de behandelenden hier zich optimaal op hun gemak kunnen voelen.

Locatie 7

Recht tegenover de ingang van het LUMC is er ruimte voor behuizing voor medische/academische instellingen en -voorzieningen die een aanvulling (kunnen) zijn op de hoofdfuncties binnen het LUMC hoofdgebouw.



Zo kan er een passage gemaakt worden van het station naar de hoofdentree waaraan deze toegevoegde functies gelegen zijn. De ruimtelijke kwaliteit van deze doorsteek is transparant en uitnodigend. De ligging aan de langzaam verkeer route betekent dat het zeer gewenst is dat de meest publiek aansprekende functies zich direct aan de promenade manifesteren. Ook kan een zelfstandige vestiging van een horecagelegenheid of een andere zelfstandige aansprekende functie hier geherbergd worden. Dat geldt natuurlijk ook voor de gehele begane grond invulling, bijvoorbeeld om de hoek bij de halte. Deze functies kunnen rechtstreeks met een (elegante) luchtbrug verbonden worden met de tweede etage van het LUMC.

Locatie 8

Deze bebouwing langs het spoor ligt in het verlengde van het al gerealiseerde woonwerkcomplex op de hoek van de Rijnsburgerweg en de Bargelaan (de Kijker). Hier wordt in hoofdlijnen op aangesloten om een samenhangende typologie langs het spoor te bewerkstelligen. Dat resulteert in een basisonderbouw met een gearticuleerde begane grondinvulling met daarboven hogere opbouwen. Een hoogte van zo'n 60 meter meter is hier passend.

De begane grond functies moeten zoveel mogelijk bijdragen aan de kwaliteit van met name het plein Station Zeezijde, zowel voor de levendigheid als de sociale veiligheid.

Locatie 9

Dit te bebouwen gedeelte kan op zichzelf staan maar kan ook verbonden worden met het LUMC of zelfs met deelgebied 8 via een brug. De oriëntatie is in een dergelijke opzet gericht op het LUMC.

Locatie 10

Uitbreidingsmogelijkheden zijn er hier tussen de bestuursvleugel van het LUMC en de parkeergarage en voorlangs de entreegevel. Deze aanvullingen kunnen de Albinusdreef als geheel meer samenhang geven. Het directe zicht op het toegangsverkeersplein met de voorrijlus en de Rijn Gouwe Lijn halte geeft een extra betekenis.

3.5 Bestemmingen en planvoorschriften

In deze paragraaf zal ingegaan worden op de bestemmingen, die aan de verschillende gronden en al aanwezige bebouwing in dit bestemmingsplan zijn gegeven. Ook worden in dit verband de bijbehorende planvoorschriften besproken. Bij het plan behoort een kaart, waarop de bestemmingen staan aangegeven.

Hoofdstuk I: Definities (artikel 1 en 2)

Naast begripsbepalingen, waar bepaalde in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd, komen in deze artikelen regels voor over het meten van hoogtematen e.d.

Gemeten wordt volgens de standaardnormen vastgelegd in het document "NEN 2580" ten aanzien van oppervlakten en inhouden van gebouwen of de daarvoor in de plaats komende richtlijnen. De begripsbepalingen zijn opgenomen voor de omschrijving van bepaalde bouwkundige zaken, functies en andere in het bestemmingsplan genoemde begrippen, waarvan de interpretatie wellicht niet eenduidig kan zijn.

In artikel 2 is voorts de zogenaamde anti-dubbeltelbepaling opgenomen welke er toe dient dat bij beoordeling van een bouw aanvraag een grond (oppervlakte) slechts eenmalig in beschouwing wordt genomen bij het bepalen van de toelaatbare bebouwingsoppervlakte of het toegestane bebouwingspercentage.

Hoofdstuk II: Bestemmingen (artikel 3 tot en met 18)

Artikel 3: Woondoeleinden (Wo 1 t/m 3)

Deze bestemming is gegeven aan een aantal locaties voor nieuwbouw woningen en bestaande woonhuizen in het plangebied gelegen langs de Rijnsburgerweg en Wassenaarseweg en De volgende locaties worden onderscheiden.

Woningbouwlocatie 1 (Wo1): Het betreft het gebied aan de Bargelaan ten oosten van het Poortgebouw achter de monumentale villa aan de Rijnsburgerweg 4. De randvoorwaarden voor de invulling van dit gebied worden bepaald door de aanwezigheid van diverse bomen, de poldersloot, de monumentale

gebouwen in de omgeving en de groene sfeer in het algemeen. De plekken, waar nieuwbouw mogelijk is, zijn aangeven op de kaart. De nieuwbouw mag bestaan uit een bouwblok van maximaal 18 m hoog langs de Bargelaan, bebouwing van maximaal 12 hoog tegenover het Poortgebouw en een laag blokje van 6 m hoog langs de toegangsweg vanaf de Rijsburgerweg naar het Poortgebouw. De tuin zelf is aangewezen als groenvoorziening met water. Daarnaast zijn enkele waardevolle en monumentale bomen aangegeven op de kaart. Er wordt rekening gehouden met interessante doorkijkmogelijkheden naar het zuidelijk frontgedeelte van het Poortgebouw met de groene inhammen tussen twee zijbeuken.

Alleen onder het geprojecteerde bouwblok aan de Bargelaan is een parkeervoorziening mogelijk. Deze locatie komt eventueel in aanmerking voor de realisering van studentenhuysvesting. De bebouwingsmogelijkheid voor locatie Wo 1 bedraagt in totaal minimaal 30 en maximaal 75 woningen, waarbij zowel appartementen als eengezinshuizen mogelijk zijn. Een bepaald gedeelte kan bestaan uit bijzondere woongebouwen met wooneenheden voor bijvoorbeeld studentenhuysvesting. Op de begane grond zijn langs de Bargelaan winkels, vergelijkbare commerciële vestigingen, één horecavestiging en voorzieningen ten behoeve van maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Er wordt verder rekening mee gehouden, dat een bepaald gedeelte van de in deze omgeving in stand te houden en te realiseren waterpartijen in het inrichtingsplan zal worden opgenomen, zo nodig binnen de bestemming woondoeleinden.

Woningbouwlocatie 2:

Het betreft hier de strook grond grenzend aan de sloot langs de achtertuinen van de bestaande woonhuizen aan de Rijsburgerweg. Hier mogen woonhuizen in 3 tot 4 bouwlagen (9 tot 12 m) worden opgericht. De bovenste laag dient te bestaan uit een kap of dakopbouw. De kap of opbouw dient zodanig te zijn dat deze zo min mogelijk een ongunstig effect heeft voor de bezonning van de achtertuinen behorende tot de bestaande huizen aan de Rijsburgerweg. De bovenste laag van de huizenrij dient daarom een transparant karakter te krijgen en mag niet meer dan 50% van het dakoppervlak beslaan.

Aan de noordzijde van de oude ingang van het vroegere AZL is ruimte voor circa 3 woonhuizen in 2 bouwlagen max. 6 m, met zodanige dakbeëindiging, dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de bezonning in de aangrenzende achtertuin van het woonhuis aan de Rijsburgeweg. Het is de bedoeling, dat een gezamenlijk ontwerp wordt gemaakt met de geprojecteerde huizen aan de andere kant van de toegangspoort.

Het aantal woningen mag variëren van 25 tot 50, afhankelijk van de grootte en het type (appartement of eengezinshuis).

De sloot aan de achterzijde van de bestaande tuinen zal worden verbreed.

De plekken met belangrijk bomen zijn buiten het bouwblok aan de slotzijde gelaten. Deze plekken zijn aangegeven als groenvoorziening met boom.

Er is in het plan een vrijstelling opgenomen voor een ondergrondse parkeervoorziening. De realisering daarvan is afhankelijk van het vinden van een goede verkeerstechnische oplossing in verband met de bereikbaarheid hiervan in deze smalle woonstraat.

Woningbouwlocatie 3

In dit bouwblok vallen de bestaande woonhuizen aan de Rijsburgerweg en de Wassenaarseweg. De panden bestaan uit eengezinshuizen en beneden- en bovenwoningen. De panden zijn voor een belangrijk deel in de afgelopen periode op de gemeentelijk monumentenlijst geplaatst. Het bestemmingsplan houdt met de verschillende woonfuncties rekening.

Voor de nieuwbouw woningen zijn een aantal beeldkwaliteitrichtlijnen opgenomen in de beschrijving in hoofdlijnen in artikel 19 van deze planvoorschriften.

Er is daarnaast een gebruiksbepaling opgenomen voor zowel de bestaande als de nieuwe woningen, ten gunste van de inrichting van maximaal 30 % van de vloeroppervlakte per woning ten behoeve van aan huis gebonden beroepen.

Voor het pand Rijsburgerweg 4 geldt een afwijkende regeling. Maximaal 50% van de beschikbare vloeroppervlakte mag worden inricht voor kantoor- en praktijkruimtes of voor accommodatie ten behoeve van maatschappelijke dienstverlening. Tevens mag het pand in zijn geheel worden ingericht voor hotelaccommodatie met vergaderruimtes.

Artikel 4: Medische doeleinden en dienstverlening (M 1,2 en 3)

Deze bestemming heeft betrekking op plekken, waar in de toekomst nog uitbreidingen mogelijk zijn van het LUMC. (locaties 7,9 en 10)

De locatie M1 is georiënteerd op het station en de huidige ingang van het LUMC. Er is een hoogte toegestaan van maximaal 25 m. Naast medische functies zijn binnen deze bestemming op de begane grond

langs de geplande wandelpromenade ook winkels en horeca toegestaan tot een maximum vloeroppervlakte van in totaal 1000 m². Er dient verder rekening mee te worden gehouden dat er wordt voorzien in een voetgangersverbinding naar de ingang van het LUMC. Het plan voorziet er verder in dat de Albinusdreef kan worden overbouwd vanaf een niveau van tenminste 7 m boven straatniveau met een luchtbrug. Onder de locatie M1 kunnen ondergrondse parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

Op deze locatie zijn voorts dienst- of zorgwoningen toegestaan, waarbij geldt dat er in combinatie met de locatie Mwo2 tenminste 50 zijn vereist op deze gronden gezamenlijk.

De strook grond aan de voorzijde van het huidige LUMC is aangeduid met M2. Hier zijn nog uitbreidingen mogelijk, die uiteraard goed moeten aansluiten op het bestaande ziekenhuiscomplex.

Voorts is het mogelijk hier fietsenstallingruimte te realiseren, waarbij ondergrondse fietsenstallingruimte de voorkeur heeft.

Op de locatie M3 aan de noordkant van het ziekenhuis geldt het zelfde voor wat betreft de realisering van ondergrondse fietsenstallingen. Op deze locatie zijn grotere uitbreidingen van het LUMC mogelijk. De toegestane maximale hoogte van 25 m sluit aan op de hoogte van het aangrenzende gedeelte van de bestaande bebouwing. In verband met de ligging langs de langzaam verkeersroute richting Naturalis is als randvoorwaarde opgenomen, dat op de begane grond van deze toegestane nieuwbouw zoveel mogelijk publiek gerichte functies worden gesitueerd.

Er zal op deze locatie ook rekening gehouden worden met parkeervoorzieningen voor minder validen in ondergrondse bouwlaag.

Artikel 5: Medische / Academische en maatschappelijke doeleinden en Woondoeleinden (M/Wo 1 t/m 4)

De bouwlocaties 3, 4, 5 en 6 in het middengedeelte van het plangebied, het Poortgebouw en de locatie van het bestaande kinderdagverblijf aan de Wassenaarseweg zijn aangewezen voor een combinatie van medische, academische en maatschappelijke functies woondoeleinden, maar ook in bepaalde mate voor publiek gerichte voorzieningen, zoals winkels e.d.. Over de invulling van de verschillende locaties kan het volgende worden vermeld.

Bouwlocatie 4 M/Wo1

Het betreft het gebied ten zuiden van het Pieter de la Court gebouw tussen de Albinusdreef en de nieuwe woonstraat parallel aan de Rijsburgerweg. Op deze locatie bevindt zich het gebouw Rijnveste 1 met een soort polikliniek in de Psychiatrische Gezondheidszorg. Het bestemmingsplan houdt rekening met de uitbreiding met een zorgafdeling, waarin patiënten langer verblijven. Aan de oostkant langs de nieuwe woonstraat zijn daarnaast 20 tot 50 (zorg)woningen geprojecteerd. Het uiteindelijke aantal is onder meer afhankelijk van de grootte van de woningen. In het middengebied is ruimte voor een tuin ten behoeve van de zorginstelling. Voorts is voor deze locatie realisering van een ondergrondse parkeervoorziening voorgeschreven. De tuin kan hier bovenop worden ingericht.

Het oostelijk deel mag voor 75 % worden bebouwd en gedeelte voorbij een lijn in het verlengde van het Poortgebouw tot 60 %. In dit laatste gedeelte is een maximale hoogte toegestaan van 25 m, terwijl de hoogte van de bebouwing langs het andere gedeelte maximaal 12 m mag bedragen direct langs de woonstraat en 18 m in het gedeelte in het verlengde van het Poortgebouw.

Bouwlocatie 5 M/Wo2

Deze bouwlocatie bevindt zich ten westen van het Poortgebouw en is gesitueerd aan de Albinusdreef tegenover de parkeergarage van het LUMC langs de nieuwe wandelpromenade richting Leeuwenhoek. Dit gebied mag voor 60 % worden bebouwd ten dienste van de verschillende functies in de medische sfeer. Daarnaast wordt uitgegaan van de realisering 110 tot 130 woningen, waaronder eventueel 50 dienst of zorgwoningen. Het binnengebied komt voor minimaal 20% van de grondoppervlakte in aanmerking voor een groene inrichting.

Het gebied heeft echter zodanige afmetingen, dat daarbinnen ook nog een aantal vrijstaande of zijvleugels van gebouwen kunnen worden opgericht. Onder deze gebouwen dient rekening te worden gehouden met de inrichting van een ondergrondse parkeervoorziening. De hoogte van de hoofdgebouwen mag niet meer dan 25m bedragen.

Door het groene middengebied loopt volgens het inrichtingsvoorstel voor locatie 5 een voetgangersroute vanaf de Rijsburgerweg via het Poortgebouw met een minimaal 6 m hoge en 6 m brede poort in de daartegenover geprojecteerde nieuwe gevelwand richting Naturalis. Deze route is vastgelegd door middel van een aanduiding op de kaart, terwijl hiervoor ook een bepaling is opgenomen in de voorschriften. Het is voorts wenselijk dat er langs de wandelpromenade op de begane grond winkelvestigingen, horecavestigingen e.d. verschijnen.

Bouwlocatie 3 + 6 en het Poortgebouw M/Wo3

Het betreft het bestaande Poortgebouw en de aan de zuidelijke kop geprojecteerde nieuwbouw. Het specifieke langgerekte gebouw is inmiddels op de Rijksmonumentenlijst geplaatst. Naast de momenteel in dit gebouw aanwezige medisch georiënteerde vestigingen en kinderopvang voorziening zijn in dit gebouw ook dienst- en zorgwoningen en hotel/congresruimte toegestaan. Aan de kop tegenover het Station zijn publiek gerichte functies gewenst. De aldaar gedachte uitbouw moet goed aansluiten op het monument. Tot een hoogte van tenminste 6 m dient deze uitbreiding een transparante uitstraling te verkrijgen. De hoogte van het Poortgebouw bedraagt 18 m. De uitbreiding mag niet hoger worden dan 18 m. Een gedeeltelijke vervanging van het kopgedeelte van het Poortgebouw tegenover het Station is niet ondenkbaar, mits daarvoor een monumentenvergunning zal worden verleend.

Bouwlocatie 3:

Het betreft gronden aansluitend aan de noordelijke kopgevel van het Poortgebouw. Op deze locatie kunnen 40 tot 50 woningen worden gebouwd eventueel in combinaties met medische functies zoals bijvoorbeeld praktijkruimten. Op de strook grond direct tegenover woningbouwlocatie 2 mag de hoogte niet meer dan 12 m bedragen. Tussen deze huizen zijn groene inhammen toegestaan, zoals bij het Poortgebouw. Ten westen hiervan is een hoogtemaat opgenomen van tot maximaal 18 m. In dit bouwblok wordt voornamelijk gedacht aan de realisering van gestapelde woningen 3 en 4 kamerwoningen. Onder het bouwblok moet rekening gehouden worden met de realisering van een gebouwde parkeervoorziening. Daarbovenop zijn aan de binnenzijde tuinen en terrassen ten dienste van deze woningen mogelijk. Tussen de kopgevel van het Poortgebouw en de hoofdbouwmassa dient een afstand van minstens 5 m in acht te worden genomen.

Locatie Wassenaarseweg 8 M/Wo4

Hier bevindt zich een kinderopvang voorziening. Naast maatschappelijke voorzieningen zijn op deze locatie ook woningen toegestaan. De hoogte van de bebouwing mag variëren tussen de 6 en 15 m. het bebouwingspercentage bedraagt 85 %.

Artikel 6: Gemengde bebouwing GB 1,2 en 3

Bestemming Kantoren, Medische doeleinden, Woningen, dienstverlenende en publiekgerichte functies begane grond, zoals winkels restaurants, lunchrooms e.d., een hotel, congrescentrum, bijzondere doeleinden, waaronder schoolgebouwen.

Locatie GB 1 / nieuwbouwlocatie 8

Ter plaatse van minimaal 20 % van het bebouwingsvlak dient bebouwing van minimaal 50 m hoog worden opgericht; de maximale hoogte bedraagt 60 m zodanig verdeeld over het bebouwingsvlak, dat er een zekere transparantie ontstaat tussen de verschillende bouwdelen onderling; het bebouwingsvolume bedraagt maximaal 50 % boven een niveau van 8 m; tot 8 m mag de bouwlocatie voor 100 % worden bebouwd ten behoeve van een basement. Het bebouwingsvolume betekent de realiseerbare bebouwingsmassa berekend aan de hand van de afmetingen van de locatie en de maximale hoogtemaat.

De bebouwing dient voor wat betreft de eerste 2 lagen langs de straatzijde zoveel mogelijk een transparant karakter te krijgen. Hierbij geldt dat dit aan de zijde van de perrons bij het Station eveneens een bepaalde transparantie is gewenst, zodat het gebouw zich straks niet manifesteert als een blinde muur langs de soorbaan.. De onderbouw mag vanaf 6 m hoogte van luifels worden voorzien in de daarvoor op de tekening aangeduide zone.

Het parkeren vindt inpandig plaats, voorzover mogelijk onder begane grond niveau. De overige parkeerplaatsen mogen wel bovengronds worden gerealiseerd echter uitsluitend aan de achterzijde van de locatie aan de spoorzijde.

Gedacht wordt aan de realisering van 2 ondergrondse parkeerlagen. In één ondergrondse laag zijn circa 150 parkeerplaatsen mogelijk. Het parkeren dient niet zichtbaar te zijn vanaf de openbare weg.

Hiernaast dient er ook voorzien te worden in voldoende stallingsplaatsen voor fietsen binnen het onderwijscomplex.

Locatie GB 2 / nieuwbouwlocatie 10

Het betreft een locatie ten westen van de Joop Walenkamptunnel tegen het LUMC aan.

Een torengedebouw van maximaal 60 m hoog op een basement van maximaal 8 m is hier mogelijk. Voor deze locatie geldt, dat het bebouwingsvolume niet meer dan 75 % mag bedragen, gerekend vanaf het basement van maximaal 8 m hoog.

Een uitbreiding van het LUMC, kantoren, een hotel en congrescentrum, educatieve, wetenschappelijk, culturele en sociale voorzieningen zijn in deze bebouwing mogelijk.
Ondergrondse of in de bebouwing geïntegreerde fietsenstallingen zijn toegestaan.
Voor het parkeren zou uitgeweken kunnen worden naar locatie 7, waarop eveneens in een toekomstige uitbreiding van het LUMC is voorzien.

Locatie GB 3 langs de Rijsburgerweg en de oostzijde Bargelaan (al gerealiseerd)

Langs de Rijsburgerweg is een woongebouw met een hoogte van circa 55 m gerealiseerd. Een dergelijk gebouw dient binnen deze bestemming in stand te worden gehouden. Het aantal woningen dient minimaal 44 en mag maximaal 60 bedragen.

In de bebouwing aansluitend daaraan zijn langs de Bargelaan en het Stationsplein-zeezijde kantoren op een onderbouw met publiekgerichte functies, waaronder een bank met een baliefunctie en een restaurant gerealiseerd. Winkels zijn eveneens in de onderbouw toegestaan.

Voor deze locatie geldt eveneens, dat het bebouwingsvolume niet meer dan 50 % mag bedragen, gerekend van een basement van maximaal 8 m hoog.

Ten behoeve van het parkeren is een oplossing gevonden in een kelder en een laag boven de grond tegen de spoorbaan aan. Per woning is voorzien in 1 parkeerplaats. Voor de kantoren en andere commerciële functies is voorzien in een eigen parkeerlaag.

Artikel 7: Academische Doeleinden en Dienstverlening en(hoger)Onderwijs en onderzoek doeleinden U/O

Het betreft het Pieter de la Court Gebouw aan de Wassenaarseweg en tegenover de nieuwbouwlocatie 4. Aan dit gebouwencomplex, waarin de Faculteit Sociale Wetenschappen is gevestigd, is een algemene universitaire en onderwijs bestemming gegeven, zoals in het geldende bestemmingsplan Leeuwenhoek / Station 1992 .

Er is voorts voorzien in een vrijstellingsmogelijkheid voor Burgemeester en Wethouders om aan de zuidkant van het gebouw een nieuwe hoofdentreepartij te realiseren buiten de bebouwingsgrens, zodat de afstand van het gebouw tot het Station en de toekomstige halte van de Rijn- Gouwelijn kan worden ingekort.

Artikel 8: Horecadoeleinden en Winkelruimte

Op de hoek Wassenaarseweg/Rijsburgerweg bevinden zich enkele kioskachtige gebouwen. Daarin zijn een restaurant/lunchroom en bloemen en plantenzaak gevestigd. De betreffende gronden, waarop deze bebouwing zich bevindt, zijn bestemd voor Horecadoeleinden en winkelruimte. Ten behoeve van de Aanwezige winkel is maximaal 1000 kg vuurwerkopslag toegestaan. Vuurwerk verkoop vindt plaats aan het eind van het jaar.

Artikel 9: Centrale Parkeervoorzieningen

Deze bestemming is gegeven aan de voor diverse locaties te realiseren gemeenschappelijke centrale parkeervoorzieningen. Deze zijn als ondergrondse voorzieningen gesitueerd op de locaties 3,4,5, en 7 en bedoeld als parkeervoorziening voor op deze locaties en directe omgeving daarvan te realiseren of al aanwezige functies.

De parkeervoorzieningen zijn ten dienste van de woningen te realiseren op de woningbouwlocaties 1 en 2, de instellingen, instituten, hotel en vergadercentra, de woningen inclusief dienst- en zorgwoningen en de woningen toegestaan op de locaties M1, 2 en en MWO 1 t / m 3 en de Faculteit Sociale Wetenschappen gevestigd in het Pieter de la Courtcomplex.

De bestemming centrale parkeervoorziening valt altijd samen met de andere bestemming gegeven aan de bouwlocatie of de bestemming voetgangergebied, verblijfsgebied of verkeersdoeleinden. Indien op de locaties Wo 1 en 2 in de eigen parkeerbehoefte kan worden voorzien, zal geen beroep op de centrale parkeervoorziening worden gedaan.

Uitgegaan wordt van de realisering ten behoeve van deze bestemming van centrale ondergrondse parkeergarages onder de plandelen aangewezen voor:

M 1 (locatie 7);

M/Wo1 (locatie 4);

M/Wo2 en M/Wo3 (locatie 3 en 5) inclusief aangrenzende verblijfsgebieden.

De parkeergarages kunnen onderling met elkaar in verbinding staan.

De centrale parkeervoorziening dient voorts niet meer dan 0,60 m boven maaiveld niveau uit te rijzen, zodat geparkeerde auto's in het algemeen niet zichtbaar zullen zijn vanuit de openbare ruimte.

Voorzover de parkeervoorziening onder de openbare ruimte wordt aangelegd is het in die situatie mogelijk, dat de verharding op een niveau van 0,60 m wordt gebracht.

In de planvoorschriften zijn geen bepalingen omtrent het aantal parkerplaatsen opgenomen.

Parkeernormen zijn aan veranderingen onderhevig bijvoorbeeld als gevolg van het autobezit en -

gebruik. Het zou onjuist zijn om in het plan een norm op te nemen die aan veroudering onderhevig is.

Niettemin moet toch voldaan aan normen inzake de aanwezigheid van voldoende parkeerplaatsen. Bij

nieuwbouw en bij ingrijpende verbouwingen of veranderingen van bestaande gebouwen zal de gemeente erop toezien dat voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein dan wel in of onder een gebouw beschikbaar is. Dat betreft zowel de gebruikers als de bezoekers van een gebouw. De parkeerbehoefte kan niet op de eventuele capaciteit van het openbaar gebied afgewenteld worden. Op grond van de Bouwverordening (artikel 2.5.30) zal in voorkomende gevallen een parkeereis worden gesteld. Als daaraan niet wordt voldaan kan geen bouwvergunning worden verleend, ook al past het gebouw in het bestemmingsplan.

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

Voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen in het plangebied zal echter de ligging daarvan binnen een knooppunt van openbaar vervoersverbindingen vooruitlopend daarop in beschouwing worden genomen bij het vaststellen van de normen.

Vrijstelling voor parkeren op straat

Er is een vrijstellingbevoegdheid voor B & W voor de inrichting van een beperkt aantal plaatsen per instelling c.q. instituut in de open lucht, indien er enkele plaatsen om medische redenen direct bij de ingang van de desbetreffende vestiging moeten zijn gelegen, zoals in verband met spoedgevallen of voor het halen en brengen van bepaalde patiënten onder voorwaarde, dat deze parkeerplaatsen hierbij zoveel mogelijk aan het zicht zullen worden onttrokken.

Artikel 10: Voetgangersgebied en fietsroutes (Vof)

De bestemming voetgangersgebied en fietsroutes is gegeven aan de geplande centrale voetgangerspromenade vanaf het Station naar het LUMC en de langzaam verkeersroute richting Naturalis en Leeuwenhoek. Ook de route vanaf de Rijnsburgerweg via de oude ingang van het AZL onder het Poortgebouw door richting Naturalis behoort tot het voetgangersgebied en fietsroute. Voorts is een gedeelte van het voorterrein bij het LUMC aangewezen als voetgangersgebied. Het betreft het gedeelte van de Albinusdreef direct in het verlengde van Joop Walenkamptunnel. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het fietspad richting Wassenaarseweg en het Light Rail tracé van de Rijn Gouwelijn over dit deel van de Albinusdreef. Binnen deze bestemming zijn ondergrondse fietsstallingen toegestaan, zoals in aansluiting op voor M3 aangewezen gronden aansluitend aan het bestaande ziekenhuis. De ondergrondse parkeervoorziening die is geprojecteerd onder gebieden M/Wo2 en M1, kan desgewenst ook onder de tussenliggende voetgangerspromenade worden gerealiseerd.

Artikel 11: Verblijfsgebied

Deze bestemming is gegeven aan:

- de openbare ruimte waarlangs de diverse woningbouwlocaties zijn gesitueerd en de diverse medische instellingen en /of instituten geprojecteerd in de omgeving van het Poortgebouw;
- de geprojecteerde nieuwe dwarsverbinding tussen de Albinusdreef en de nieuwe woonstaat tussen de Medische en Woonclusters M/WO1 en M/WO 2+3;
- een ondergeschikte ontsluitingsweg die in verbinding staat met de Wassenaarseweg in het verlengde van de woonstraat.

Het verblijfsgebied vervult een belangrijke rol voor het langzaam verkeer en gemotoriseerde bestemmingsverkeer. Het open blijvende gebied tussen Het Pieter de la Courtgebouw en locatie 4 M/WO1, waarvan de inrichting nog niet vaststaat is eveneens aangewezen als verblijfsgebied. Binnen deze bestemming dient ook in bepaalde mate met de realisering van fietsstallingruimte rekening te worden gehouden.

Onder diverse verblijfsgebieden is het voorts mogelijk ondergrondse parkeervoorzieningen te realiseren in aansluiting op de parkeervoorzieningen onder de aangrenzende bebouwing gesitueerd op de locaties 3,4 en 5.

Voor het overige dient het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk uit het gebied geweerd te worden. Parkeerplaatsen zullen zoveel mogelijk uit het zicht moeten worden onttrokken, maar blijven toegestaan voor invalide personen en ten behoeve van het brengen en halen van personen en goederen.

Binnen deze bestemming dient ook rekening gehouden te worden met de mogelijkheid van het bouwen van een ondergrondse fietsenstalling(en) en een ondergrondse parkeergarages als onderdeel van de centrale parkeervoorzieningen ter plaatse van de aanwijzing daarvoor op de plankaart. Hiernaast zal er binnen deze bestemming ook rekening worden gehouden met bovengrondse stallingplaatsen voor fietsen ten behoeve van de bezoekers van de diverse instituten en medische voorzieningen binnen het plangebied.

Artikel 12: Verkeersdoeleinden

Deze bestemming is gegeven aan de Bargelaan, die vanuit de Joop Walenkamptunnel een verbinding vormt met de Rijsburgerweg. Deze verbinding vervult een belangrijke rol voor het openbaar autobusvervoer. Particulier autoverkeer zal slechts in beperkte mate mogelijk zijn voor de aangrenzende GB-locaties en eventueel de locatie 7 aangeduid met M1, voorzover dat verkeerskundig in de toekomst goed inpasbaar is. Een ontsluiting vanaf de Albinusdreef heeft echter de voorkeur, zoals ook staat aangegeven op de kaart met de indicatie van de verkeersstructuur, VVO3117, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd. Ten behoeve van de locatie 8 met de bestemming GB1 wordt rekening gehouden met een ondergrondse ontsluiting naar de onder deze locatie te realiseren ondergrondse parkeergarage. Tevens vervult het gedeelte van de Bargelaan tussen het Station en de Rijsburgerweg een functie voor het halen en brengen van treinpassagiers e.d. per privé auto (Kiss and Ride). Daarnaast heeft de Bargelaan een rol voor fietsers en voetgangers.

Bij de inrichting van de Bargelaan zal er met name aandacht geschonken moeten worden aan een goede oversteekplaats nabij het Station voor voetgangers van en naar het LUMC en andere belangrijke publiekaantrekkende bestemmingen in de omgeving zoals het museum Naturalis, de Faculteit Sociale Wetenschappen en de Medische Faculteit. Het autoverkeer dat deze oversteekplaats kruist dient daarom zo beperkt mogelijk te worden gehouden.

De Albinusdreef, de hoofdverbinding naar het LUMC en de parkeergarage bij het ziekenhuis, is eveneens tot aan de ingang van het LUMC bestemd voor verkeersdoeleinden. Daarnaast is de Albinusdreef aangewezen als openbaarvervoertracé, in verband met het door de gemeenteraad gekozen tracé voor de openbare light-railverbinding vóór het ziekenhuis langs ten behoeve van de Rijn-Gouwelijin. De Wassenaarseweg en Rijsburgerweg zijn eveneens aangewezen voor verkeersdoeleinden.

Artikel 13: Spoorwegdoeleinden

Een smal strookje grond van de oorspronkelijk globale bestemming Gemengde bestemming GB(bestemmingsplan Leeuwenhoek Station 1992), bleek tot het talud van de spoorbaan te behoren. Dit strookje grond aan de achterzijde van de locatie GB 3 is daarom als zodanig bestemd in dit bestemmingsplan.

Artikel 14: Groenvoorzieningen

Deze bestemming was in het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 reeds gegeven aan het centraal gelegen gazon tegenover het Poortgebouw. Hierlangs en in het groen zelf staan diverse imposante bomen. Deze gronden vormen nu het “*groene hart*” van het nieuwe binnenhof, die ten westen van het Poortgebouw zal ontstaan met rondom woningen en medische instituten e.d. Dit groengebied kan daarbij nog verder worden uitgebreid. Daar doorheen loopt de voetgangersroute die vanaf de Rijsburgerweg, onder bestaande poort in het Poortgebouw door, via een nieuwe poort aan de westkant in verbinding zal komen te staan met de route richting Naturalis en Leeuwenhoek. Daarnaast is een plek tussen de achtertuinen van de woningen aan de Rijsburgerweg / hoek Wassenaarseweg en grenzend aan woningbouwlocatie Wo2 en de Poelwetering aangewezen voor groenvoorziening. Hierin bevindt zich een monumentale boom.

Het bestaande groene gebied tegenover het zuidelijke deel van het Poortgebouw en langs de Bargelaan zal ook voor een deel worden bestemd als groenvoorziening. De plekken, waar binnen dit gebied nog gebouwd mag worden voor woningbouwlocatie 1, zijn aangewezen op de kaart. Voor deze locaties gelden maximale bebouwingspercentages, waarbij de onbebouwde gedeelten kunnen aansluiten op het voor groenvoorzieningen aangewezen gebied. Aansluitend op de bestaande sloot wordt in dit gebied voorzien in het maken van een vijver met een oppervlakte van minstens 500 m². In dit gebied bevinden zich diverse monumentale en waardevolle bomen. Deze groenvoorziening krijgt wel een enigszins besloten karakter, zodat er een hek langs geplaatst mag worden. Deze erfafscheiding zal echter een transparant karakter dienen te verkrijgen, waardoor het groen wel betekenis zal krijgen voor de belevingswaarde van de voorbijgangers van de nieuwe woonstaat.

De groene inhammen tussen de verschillende zijbeuken van het Poortgebouw en een daartegenover gelegen plek op de hoek van de langzaam verkeersroute van af de Rijsburgerweg zijn eveneens aangewezen als (kijk)groen. Op deze laatste plek is een monumentale boom aanwezig. Deze staat aangegeven op de plankaart.

Artikel 15: Tuin

De privé tuinen bij de bestaande woonhuizen Rijsburgerweg 6 t/m 62 en bij de panden Wassenaarseweg 2 t / m 8 zijn aangewezen voor tuin.

Er is voorzien in bij woningen voor de tuin gebruikelijke bebouwingmogelijkheden voor bergingen, uitbouwen e.d.. Bij de hoekpanden aan de Wassenaarseweg zijn conform de bestaande situatie garages voor de woningen toegestaan. In de voortuinen van de monumentale woningen aan de Rijnsburgerweg mag niet geparkeerd worden

Artikel 16: Water

De bestemming water is gegeven aan de poldersloot langs de achtertuinen van de huizen aan de Rijnsburgerweg. Deze waterpartij loopt door tot het gebied woondoeleinden 1 en groenvoorziening. Er is rekening gehouden met een verbreding van deze waterloop. Verder valt een gedeelte van de Poelwetering, die loopt langs Wassenaarsweg aan de noordzijde van het Pieter de la Courtgebouw en vervolgens afbuigt langs de oostzijde van dit gebouw en daarna richting Rijnsburgerweg, binnen het plangebied. Dit water ligt op boezemniveau. Tussen deze beide waterpartijen bevindt zich een gemaal. De bestemming water is voorts een onderdeel van de bestemming Woondoeleinden, speciaal (Wo1), Voetgangersgebied en fietsroutes, Verblijfsgebied, Verkeersgebied en Groenvoorzieningen

Artikel 17: Fietsenstalling, Voetgangers- en Verkeersgebied

Het betreft het plein aan de zeezijde van het Station, waar een grotendeels ondergrondse bewaakte fietsenstalling met sanitaire voorzieningen en bijbehorende commerciële (winkel)ruimte is gepland met 2000 tot 2500 stallingplaatsen voor fietsen. Bovengronds is deze ruimte voornamelijk bedoeld als voetgangersgebied. De bebouwing ten behoeve van het bovengrondse gedeelte van de fietsenstalling mag niet meer dan een plaatselijke verhoging van het maaiveld met 1 m tot gevolg hebben.

Een gedeelte van de voorrij voorziening ten behoeve van het halen en brengen van passagiers voor het Station (Kiss en Ride) is op dit plein toegestaan. Terrasjes voor de langs het plein aanwezige horecabedrijven zijn eveneens mogelijk op het plein. Daarnaast zal het plein nog gebruikt worden voor het bevoorradingsverkeer ten behoeve van het Station, dat bij voorkeur beperkt dient te blijven tot bepaalde uren van de dag. Aan artikel 17 is nog een vrijstellingsbepaling toegevoegd, waardoor het mogelijk wordt een parkeerlaag voor auto's onder de ondergrondse fietsenstalling te realiseren ten behoeve van een uitbreiding van de parkeergarage onder de locatie GB 1.

Artikel 18: Waardevolle en monumentale Bomen

Deze bepaling heeft betrekking op plekken in het plangebied, waar zich waardevolle en monumentale bomen bevinden en die daarom primair zijn bestemd voor het behoud van de ter plaatse aanwezige bomen dan wel secundair voor de andere doeleinden, waarvoor deze plekken zijn aangewezen in respectievelijk de artikelen 3,5, 14 en 15 van dit bestemmingsplan.

Voor het verwijderen van deze bomen is in deze voorschriften een aanlegvergunningstelsel opgenomen, indien inpassing van deze bomen in combinatie met die andere bestemming niet mogelijk is.

Artikel 19: Archeologisch gebied met middelhoge verwachtingen

Gedeeltes van het plangebied kunnen worden aangemerkt als archeologisch gebied met een middelhoge verwachting. Dit gebied valt samen met diverse andere bestemmingen. Ter bescherming van de archeologische waarden geldt er in het algemeen het vereiste van een aanlegvergunning voor verstoringen van de bodem op een niveau dieper dan 75 cm en over grondoppervlakten van minimaal 500 m². (zie ook paragraaf 2.9 van deze toelichting). Bepaald is in dit artikel ook, dat het vereiste van een aanlegvergunning op een aantal werkzaamheden, zoals onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels en leidingen niet van toepassing is. Een aanlegvergunning kan pas worden verstrekt, als is aangetoond, dat archeologische waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.

In gevallen waarin een aanlegvergunning is vereist, geven Burgemeester en Wethouders (op basis van advies van de gemeentelijke archeoloog) aan of zij aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk achten (en zo ja op welke wijze). Dit is afhankelijk van de aard van de voorgestelde bodemingreep en van de specifieke archeologische vraagstelling die voor de locatie geldt. Als aanvullend onderzoek noodzakelijk is, wordt op basis van de resultaten daarvan beoordeeld een aanlegvergunning kan worden verleend.

Indien de ingreep waarvoor aanlegvergunning wordt gevraagd, kan leiden tot aantasting van archeologische waarden, kunnen voorwaarden aan het verlenen van aanlegvergunning worden verbonden. De voorwaarden kunnen zijn het nemen van technische maatregelen om aantasting van het bodemarchief tegen te gaan, het uitvoeren van een definitief archeologisch onderzoek, het archeologisch begeleiden van grondwerk of een combinatie daarvan. De kosten van archeologisch onderzoek en andere noodzakelijke maatregelen zijn voor rekening van de aanvrager.

Hoofdstuk III: Algemene Bepalingen

Het betreft in het algemeen bepalingen, die voor het gehele plangebied van belang zijn en niet uitsluitend op specifieke bestemmingen van toepassing zijn. De volgende zaken worden hierin geregeld.

Artikel 20: Beschrijving in hoofdlijnen

Status

In dit artikel wordt in hoofdlijnen beschreven op welke wijze de doeleinden van het onderhavige bestemmingsplan die ingevolge de artikelen 3 tot en met 18 aan de bedoelde gronden zijn toegekend, worden nagestreefd. De beschrijving in hoofdlijnen dient als referentiekader voor de ruimtelijke inrichting van het gebied.

• Doelstellingen

- Versterken van het gebied als verkeersknooppunt voor openbaar vervoer en fiets- en voetgangersverkeer, als schakel tussen het centrum en in ontwikkeling zijnde nieuwe stadsdeel in de Leeuwenhoek.
- Het creëren van een gevarieerd karakter van de omgeving binnen een stedelijke atmosfeer.
- Versterking van het gebied als woonomgeving zonder afbreuk te doen aan de andere functies.
- Het realiseren van een bebouwingsintensiteit die recht doet aan de ligging van het gebied ten opzichte van het openbaar vervoersknooppunt met behoud van de aanwezige monumentale waarden.
- Het creëren van een heldere ruimtelijke structuur die naadloos aansluit bij het bestaande stedelijke weefsel.

Wijze waarop de doelstellingen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit worden nagestreefd

Ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte en de te realiseren bebouwing worden voor het plangebied vijf verschillende typeringen gehanteerd die ruimtelijk niet gescheiden worden door harde grenzen maar veeleer met elkaar verweven zullen zijn. Onderscheiden worden: het woongebied in het oostelijk deel van het bestemmingsplan, het voetgangers- en verblijfsgebied ten westen daarvan, de Albinusdreef met de Bargelaan, de spoorzone en het LUMC.

Woongebied (bouwlocatie 1 en 2)

- ◆ Het gebied manifesteert zich nadrukkelijk als woongebied in een groene setting.
- ◆ De architectuur sluit qua maat en schaal aan op de bestaande bebouwing langs de Rijsburgerweg en het Poortgebouw; de gevelindeling met metselwerk als basis is hierbij kleinschalig en vertoont veel reliëf.
- ◆ Op straatniveau aan de voorzijde van de woningen bevinden zich verblijfsruimten;
- ◆ Bij de situering van de bergingen wordt uitgegaan van geïntegreerde oplossingen binnen de te ontwikkelen woningbouwplannen met een evenwichtige verdeling over het betreffende bebouwingsvlak door clustering van bergingen en het beperken van de situering van bergingen langs de openbare ruimte.
- ◆ Elke woning of cluster van woningen wordt voorzien van een eigen toegangsdeur vanaf de openbare weg op een evenwichtige manier verdeeld over het gevelvlak van de bouwmassa.
- ◆ Bestaande bomen worden zoveel mogelijk behouden anders vervangen of verplant.
- ◆ Bestaande waterpartijen worden benut in het plan voor de woonomgeving en uitgebreid met vijvers in de binnen het woongebied voorkomende groenplekken

Woonstraat:

- ◆ De verbinding aan de oostkant van het Poortgebouw een karakter krijgt als binnenstedelijke autoluwe woonstraat met daarlangs woonbebouwing met geveltuinen en een inrichting verkrijgt, die hoofdzakelijk is afgestemd op bestemmingsverkeer en een bestrating met klinkers.
- ◆ Tegenover het Poortgebouw komt urban villa achtige bebouwing zodat het zicht op het achterliggende groen en de daarin te maken vijverpartij behouden blijft.

Bebouwing tussen woonstraat, wandelpromenade en Albinusdreef (omgeving Poortgebouw) 1

Locaties 3, 5 en 6

Zowel in de bebouwing als in de openbare ruimte wordt duidelijk gemaakt dat dit gebied een overgang vormt tussen het rustige woongebied en de brede Albinusdreef.

- ◆ Aan de woonstraat sluit de bebouwing aan op het Poortgebouw. De woongebouwen krijgen entrees gecombineerd met een voorgebied aan de straat

- ◆ De middelgrote gebouwen ten westen van het Poortgebouw krijgen geparcelleerde gevels, die enig reliëf vertonen, waarbij er met verschillen zijn in de afwerking per gevel al naar gelang de ligging aan de straatzijde of tuinzijde.
- ◆ Op straatniveau zijn er verschillende doorkijkmogelijkheden naar het groene middengebied?
- ◆ De entrees van de gebouwen liggen in het gevelvlak langs verbindingruimtes haaks op Albinusdreef en langs de Promenade, maar aan de oostzijde van Albinusdreef zijn de entrees terugliggend
- ◆ Het smallere taps toelopende verblijfsgebied tussen de nieuwbouwlocaties M/Wo1 en
- ◆ 2 krijgt een inrichting afgestemd voor bestemmingsverkeer opgefleurd met enkele groene elementen.

Kloostertuin:

- ◆ Het bestaande voor groenvoorziening aangewezen gebied tegenover het
- ◆ Poortgebouw behoudt een overwegend groene inrichting, maar hierbij zullen voldoende zichtlijnen aanwezig blijven naar de gebouwde omgeving rondom deze groene hofachtige ruimte door toepassing van een enigszins strakke inrichting en met een goede inpassing van de voetgangersverbinding door het Poortgebouw richting Leeuwenhoek.
- ◆ De gevels van de nieuwe bebouwing aan de Kloostertuin mogen contrasteren met het monumentale gebouw, maar dienen daarbij een structuur te verkrijgen welke een zekere vitrageachtige of lamellenachtige transparantie vertoont.
- ◆ De aansluiting van de nieuwbouw op het bestaande Poortgebouw ter plaatse van locatie 6 langs de Bargelaan wordt zoveel mogelijk transparant uitgevoerd.

Promenade:

- ◆ De voetgangersverbinding vanuit de richting van het Station, gesitueerd tussen de voor Mwo2 en M1 aangewezen bebouwingsvlakken wordt ingericht als stedelijk voetgangergebied met binnenstedelijke allure "*de Promenade*", waarin ruimte is voor terrassen ten behoeve van de langs deze route op te richten horecabedrijven.
- ◆ Langs de Promenade verschijnen op de begane grond vestigingen met een levendige uitstraling, waaronder winkels en horecazaken.

Bouwlocatie 4

- ◆ De bebouwing vormt een gesloten bouwblok en wordt opgebouwd uit gebouwen met een middelgrote uitstraling en vlakke gevels en binnenin een stille binnenruimte.
- ◆ Aan de oostzijde langs de woonstraat wordt de getrapte hoogteopbouw van het bouwblok inzichtelijk gemaakt.
- ◆ De woongebouwen aan de oostzijde krijgen entrees met een voorgebied aan de woonstraat.
- ◆ Het verblijfsgebied tussen de bebouwing van de universiteit en de nieuwbouw in het gebied M/WO1 bestaat uit een taps toelopend plein met een groen karakter en
- ◆ voldoende zitgelegenheid.

zone ten westen van de Promenade: Bouwlocatie 7

- ◆ Op de driehoekige ruimte ingeklemd tussen de Promenade, Bargelaan en de Albinusdreef verschijnt een groot tot middelgroot gebouw.
- ◆ Er wordt een krachtige architectuur voor deze driehoek gehanteerd.
- ◆ De gebouwen krijgen ook een front naar een open binnenruimte, waardoorheen een toegang vanaf het Station naar het LUMC loopt.
- ◆ De bebouwing krijgt een high tech uitstraling met veel glas en de gevels lopen van hoek tot hoek.
- ◆ De begane grond krijgt op maaiveld niveau een open uitstraling naar de openbare ruimte.
- ◆ De entrees van de gebouwen worden terugliggend vorm gegeven.

Albinusdreef en Bargelaan algemeen.

- ◆ De Albinusdreef en de Bargelaan moeten een karakter verkrijgen als stedelijke boulevard
- ◆ met een inrichting afgestemd op de verschillende verkeerscategorieën met brede trottoirs en keurlussen bij het ziekenhuis en bij de achterzijde van het station.
- ◆ De straten worden gekenmerkt door brede trottoirs met hoge bomenrijen en een brede groene middenberm.
- ◆ Beide straten krijgen zodanige inrichting, dat duidelijk afleesbaar is, dat zij geen functie

- vervullen voor doorgaand autoverkeer.
- ◆ Voorzien wordt in een goede inpassing van het traject van light-railverbinding van de toekomstige Rijn Gouwelijn over de Albinusdreef met een haltevoorziening tegenover het ziekenhuis.

LUMC en bouwlocatie 10

- ◆ Bebouwing bestaat uit grote complexen met vlakke wanden.
- ◆ De entrees worden voorzien van luifels.
- ◆ Op de begane grond van de op de locatie M3 op te richten gebouwen komen over tenminste
- ◆ 60% van de gevelengte publiekgerichte functies langs aangrenzende langzaam verkeersroute

Spoorzone en bouwlocatie 8

- ◆ De gemengde bebouwing in de spoorzone krijgt een brede doorgaande plint over minimaal twee bouwlagen die eenzijdig naar de Bargelaan is gericht.
- ◆ Boven op de plint wordt bebouwing met een eigen uitstraling, als het ware los van de onderbouw, geplaatst op zodanige manier dat er in dat opzicht enige relatie met het gebouw de Kijker(GB3) aan de ander zijde van het Station ontstaat.
- ◆ De bovenbouw kraagt over en is zodanig transparant dat er zichtlijnen vanaf het perronniveau op het plangebied ontstaan.
- ◆ De bovenbouw krijgt aan de straatzijde een overstek met daaronder een aantrekkelijk wandelgebied.
- ◆ De bovenbouw is ook op het spoor gericht en kent derhalve geen achterzijde en is gezien vanaf bepaalde zichtpunten in de binnenstad door toepassing van een zekere transparantie ook qua positionering, vorm en kleurgebruik van de bouwmassa in harmonie met het beschermd stadsgezicht.
- ◆ Bij de in- en uitgang aan de zeezijde van het station komt een plein.

Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders kunnen op grond van de hier voorgaande beschrijving in hoofdlijnen inzake de beeldkwaliteit, met als referentiekader de nota “kwaliteitsplan Stationsgebied Zeezijde” van Kraaijevanger Urbis d.d. oktober 2003 en de aanvulling daarop van december 2004, met in acht name van het bepaalde in deze planvoorschriften, nadere eisen stellen aan bouwplannen en plannen voor de inrichting van de omgeving, indien dat van belang is voor het bereiken van een passende, samenhangende beeldkwaliteit van de gebouwde en ongebouwde omgeving kenmerkend en wenselijk voor dit deel van de stad. Tevens kunnen nadere eisen worden gesteld, indien dit in het belang is voor de sociale veiligheid, de waterhuishouding en de op de kaart aangegeven en later aan te wijzen monumentale waardevolle of beeldbepalende elementen.

Artikel 21: Kappen

Vanwege de aanwezigheid binnen het plangebied van diverse monumentale panden worden er speciale eisen gesteld aan de afdekking van deze gebouwen met een kap. Hiermee wordt in de eerste plaats het behoud van panden met een kap ook in het bestemmingsplan veilig gesteld. De bepalingen bieden voorts de nodige ruimte om bij nieuwbouw andersoortige dakbeëindigingen te ontwerpen.

Artikel 22: Onderdoorgang

In artikel 22 is een regeling opgenomen voor het opnemen van onderdoorgangen binnen de bebouwing. Deze bepaling dient onder meer voor de instandhouding van bepaalde verbindingen en de bereikbaarheid van binnengebieden.

Artikel 23: Aanlegvergunning

Omdat het plangebied ligt in een omgeving met diverse monumentale panden en waardevolle bomen en daarnaast in een omgeving die veel bezoekers trekt door de aanwezigheid van o.a. het Station, het LUMC en de Universiteit zijn in het plan bepalingen opgenomen waardoor bepaalde werken en werkzaamheden buiten het bouwen aan een vergunning zijn verbonden, zoals het beschadigen van karakteristieke of te handhaven bomen, het slopen van bouwwerk, het aanleggen van verhardingen binnen groenbestemmingen en het dempen of verleggen van waterlopen. Ook karakteristieke bomen zijn via het aanlegvergunningstelsel in planologisch opzicht beschermd.

Er is voorts een regeling getroffen met betrekking tot het slopen van gebouwen, hetgeen ook een voortvloeiende is uit deze ligging. Het slopen van gebouwen is niet onmogelijk, maar er moet wel een garantie zijn dat er aanvaardbare vervangende nieuwbouw voor in de plaats komt.

Het verbod is voorts niet van toepassing op bouwwerken, waarvan de sloop noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het bestemmingsplan.

Aan het aanlegvergunningstelsel is voorts een bepaling toegevoegd, waardoor functieveranderingen, van gebouwen, welke niet rechtstreeks zijn toegestaan, onder het aanlegvergunningstelsel komen te vallen. Dit is zinvol in die gevallen dat functieveranderingen gepaard gaan met de nodige ingrepen, maar waarbij de werkzaamheden niet onderworpen zijn aan het vereiste van een bouwvergunning.

Voorts is er voor het verstoren van de bodem, voorzover het gebieden betreft met een middelhoge archeologische verwachting, dieper dan 75 cm over een oppervlakte van minimaal 500 m² een aanlegvergunning nodig in verband met kunnen verrichten van archeologisch onderzoek. Deze eis vloeit voort uit het verdrag van Malta. Zie ook de bespreking bij artikel 19 van deze voorschriften, waarin deze specifieke bepalingen in verband met het vereiste van een aanlegvergunning zijn opgenomen.

Artikel 24: Algemene vrijstellingen/nadere eisen

In dit artikel zijn een aantal algemeen geldende vrijstellingsbepalingen ex artikel 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgenomen voor het College van Burgemeester en Wethouders ten behoeve van kleine afwijkingen van hoogtematen, oppervlaktematen, de bouw van nutsgebouwtjes en dergelijke. Verzoeken tot vrijstelling waaraan meegewerkt wordt, liggen twee weken ter inzage doorgaans in het kader van een bouwaanvraag.

Voorts zijn hierin enkele bepalingen opgenomen om nadere eisen te stellen, zoals het opnemen binnen de bebouwing van voorzieningen ten behoeve van de vuilverwerking. De toepassing van deze bepaling is in het bijzonder zinvol bij nieuwbouwprojecten met enige omvang.

Artikel 25: Wijzigingen

In het bestemmingsplan zijn voorts een aantal mogelijkheden opgenomen om het bestemmingsplan te wijzigen volgens het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening door toepassing van deze verkorte procedure.

Het gaat om:

- Verschuiving achtergevel bestemmingsgrenzen
Het is mogelijk de achtergevel/bestemmingsgrenzen enigszins naar achteren te schuiven, mits de tuinoppervlakte hiermee niet meer dan 25% en in totaal 30 m² wordt verkleind. Omgekeerd is het ook mogelijk de achtergevelgrens naar voren te schuiven.
- In het plan wordt er rekening mee gehouden, dat er in de toekomst nog meer gebouwen, dan nu het geval is, worden aangewezen als monument of beeldbepalend pand. Voorts wordt met de mogelijkheid rekening gehouden, dat er panden hun monumentale status kunnen verliezen, waarvoor ook een aanpassing van de plankaart nodig zal zijn.

Artikel 26: Procedure wijzigingsbevoegdheid

In dit artikel is omschreven welke procedure-eisen in acht genomen moeten worden alvorens plannen voor uitwerkingen en wijzigingen naar het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland worden toegestuurd en hoe eventueel op besluiten tot goedkeuring van deze instantie vooruitgelopen kan worden.

Artikel 27: Overgangsbepalingen

Deze bepalingen dienen ter bescherming van de voortzetting van de met het plan strijdige situatie, voor zover deze op het tijdstip van de tervisielegging van het plan en het gebruik van het van kracht worden van het plan.

Artikel 28: Gebruiksbeperkingen

In dit artikel is een algemene gebruiksbeperking opgenomen dat het verboden is bouwwerken en gronden te gebruiken in strijd met het plan. Hiervan is slechts vrijstelling door Burgemeester en Wethouders mogelijk, als strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door

dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Er zijn voorts een aantal bijzondere gebruiksverboden opgenomen in dit artikel, die wel gelden binnen het gehele plangebied

Artikel 29: Strafrechterlijke bepaling

Indien het bepaalde ten aanzien van het gebruik van zowel bebouwing als terreinen wordt overschreden is sprake van een strafbaar feit in de zin van artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het betreft een overtreding.

Artikel 30: Slotbepaling

In deze bepaling wordt vermeld onder welke naam de voorschriften kunnen worden aangehaald, namelijk onder de naam "Planvoorschriften Bestemmingsplan Stationsgebied zeezijde 2004".

3.6 Samenvatting beeldkwaliteit

(zie ook bij de bespreking van artikel 19)

Voor het plangebied is door de stadsbouwmeester Donald Lambert samen met het bureau Kraaijvanger Urbis, het kwaliteitsplan Station Leiden Zeezijde opgesteld. Door dit bureau is eerst een zogenaamd enveloppenplan gemaakt voor het gebied, waarin als het ware de omhulsels voor de nieuwe bouwmassa's drie dimensionaal worden aangegeven ten behoeve van de te ontwikkelen locaties. Het enveloppenplan heeft als basis voor dit bestemmingsplan gediend. Het kwaliteitsplan gaat weer een stap verder. Daarin wordt een samenhangende visie gegeven op het gewenste toekomstige karakter van het nieuwe stadsdeel, voor wat betreft de bebouwing inclusief de architectuur, de openbare ruimten, de privé terreinen en de overgangszone tussen openbaar en privé gebied. In artikel 20 van de planvoorschriften zijn een aantal hoofdpunten uit dit document opgenomen in een zogenaamde omschrijving in hoofdlijnen. Aan de hand daarvan kunnen Burgemeester en Wethouders nadere eisen stellen over de toekomstige inrichting en bouwplannen voor het gebied. Ten einde de beeldkwaliteit te garanderen is het belangrijk dat er een supervisorschap wordt ingesteld om die kwaliteit straks te beoordelen en te bewaken bij de te ontwikkelen plannen. Het kwaliteitsplan is geen onderdeel van het bestemmingsplan, maar het vervult wel een rol als referentie kader voor een mogelijk geacht wensbeeld. Het wordt daarom wel als zodanig bij het plan gepresenteerd en is daarom wel in hoofdlijnen overgenomen in de beeldkwaliteitsrichtlijnen. Deze laten voldoende ruimte over voor de eigen creatieve inbreng van de architect.

3.7. Sociale Veiligheid

Voor een stationsomgeving en een omgeving met gebouwen, die veel publiek aantrekken, zoals een ziekenhuis, is het uitermate belangrijk, dat daar een sociaal veilig klimaat heerst gelet op het groot aantal personen, dat dagelijks dit gebied passeert of daarin verblijft tot laat in de avond.

Belangrijke randvoorwaarden voor een sociaal veilige omgeving zijn

- **Voldoende functiemenging**

Een gebied met een te monotoon karakter zal niet bijdragen aan een sociaal veilig klimaat.

In de huidige 24 uren maatschappij is het van belang, dat er in het Stationsgebied functies aanwezig zijn, waarvan zowel overdag, als s'avonds een zekere levendigheid van uitgaat. Een goede menging tussen kantoren en woningen, winkels en horecazaken draagt daartoe bij.

- **Een overzichtelijke openbare ruimte**

De openbare ruimte moet voorts op een overzichtelijke manier worden ingericht. Obstakels die het zicht ontnemen dienen voorkomen te worden. Het realiseren van een half ondergrondse fietsenstalling, zodat de openbare ruimte niet grotendeels in beslag genomen wordt door gestalde fietsen en het voorkomen van grote parkeerlocaties, langs aanlooproutes, als de Stationsweg dragen hier eveneens toe bij.

- **Geen donkere nissen en (onder)doorgangen**

Nissen in gebouwen en smalle of donkere doorgangen, waar personen zich gemakkelijk verdekt kunnen opstellen dragen evenmin bij tot een sociaal veilig klimaat. Bij nieuwe ontwikkelingen dienen deze voorkomen te worden, terwijl ten aanzien van al bestaande donkere hoeken en plekken betere oplossingen gevonden moeten worden en desnoods bezien moet worden of deze afgesloten kunnen

worden. Een helder onderscheid tussen het privé terrein en het openbare gebied zullen eveneens daartoe bijdragen.

Bij de inrichting van het gebied en het ontwerpen van de gebouwen, dient met deze aspecten rekening te worden gehouden.

3.8. waterbeleid in relatie tot het bestemmingsplan

Hieronder zal ingegaan worden op de wijze, waarop in het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde in de waterhuishouding zal worden voorzien.

Het bestaande wateroppervlak in de vorm van een poldersloot langs de achtertuinen van de bestaande woonhuizen aan de Rijnsburgerweg zal worden verbreed en in de omgeving van het Verheijhuis (Rijnsburgerweg 4), in het groen tegenover het Poortgebouw, wordt een vijver aan het wateroppervlak toegevoegd, die in verbinding staat met deze poldersloot. Verder stroomt er aan de noordrand van het plangebied de Poelwetering. Voor de berekening van de benodigde toe te voegen hoeveelheid oppervlaktewater is het realistisch het plangebiedgebied in samenhang met het aangrenzende gedeelte van de Leeuwenhoek tot aan de Darwinweg te beschouwen. Aan die westkant en rondom het park ten noorden van Naturalis en het Pesthuis bevinden zich de grotere waterpartijen. Het voormalige AZL terrein behoorde daarnaast tot het plangebied van het bestemmingsplan Leeuwenhoek/Station 1992 met de bijbehorende waterhuishouding, waarin ook voor het gebied in de omgeving zeezijde van het Station al in een intensieve bebouwing was voorzien. Bovendien werd het plangebied destijds, toen dat bestemmingsplan werd vastgesteld, ook al grotendeels door gebouwen van het AZL en de Universiteit in beslag genomen.

Voldoende waterberging

In het kader van het nieuwe waterbeleid is het wenselijk om naar mogelijkheden te zoeken om meer waterberging te creëren. Ook het Hoogheemraadschap van Rijnland streeft hiernaar.

Het beleid van Rijnland om voldoende waterberging te creëren of te behouden heeft geresulteerd in de zgn. 15%-beleidsregel. Deze regel impliceert dat er bij transformatie van onverhard naar verhard of gedraineerd verhard oppervlak er over deze toename 15% aan extra water moet worden gemaakt. De gemeente zal in de planvorming aan dit vereiste voldoen en daarbij de situatie van vòòr de sloop van het AZL-complex als uitgangspunt nemen om de verhardingsmutatie te beschouwen. In het onderhavige bestemmingsplan zal sprake zijn van (een beperkte) toename van het verharde oppervlak. Hiervoor zal echter compensatie worden geboden. Zie de berekeningen verder op in deze waterparagraaf.

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

Berekening van waterdoorlatend oppervlak in de oude situatie aan de Zeezijde van het station en de situatie zoals aangegeven in het voor-ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde.

De berekening is gemakshalve per deelgebied uitgevoerd:

- ◆ Het gebied dat uitgesneden wordt door de bestemmingen MWO1, MWO2, MWO3 en M1.
Oude situatie: 7250 m² waterdoorlatend oppervlak
Nieuwe situatie: 6600 m² waterdoorlatend oppervlak
Verschil: 650 m², dat voor 15 % gecompenseerd moet worden.
- ◆ Het gebied dat uitgesneden wordt door de bestemmingen WO1, WO2 en WO3. Inclusief het Vb gebied tussen dit gebied en het bovengenoemde.
Oude situatie: 750 m² bebouwd oppervlak
Nieuwe situatie: 3500 m² bebouwd oppervlak
Verschil: 2750 m², dat voor 15 % gecompenseerd moet worden
- ◆ Het gebied bestaande uit Gb3 en het V gebied tussen dit gebied en het bovengenoemde.
Oude situatie: 2800 m² waterdoorlatend oppervlak

Nieuwe situatie: 300 m2 waterdoorlatend oppervlak
Verschil: 2500 m2 dat voor 15 % gecompenseerd moet worden

- ◆ Het gebied tussen MWO1, MWO2, MWO3, M1 en M2, M3. Bestemmingen V en Vof.
Oude situatie: 2100 m2 waterdoorlatend oppervlak
Nieuwe situatie: 2000 m2 waterdoorlatend oppervlak (op basis van schetsontwerp)
Verschil: 100 m, dat voor 15 % gecompenseerd moet worden..
- ◆ Tussen M1 en het spoor. Bestemmingen V en Gb1.
Oude situatie: 200 m2 waterdoorlatend oppervlak
Nieuwe situatie: 400 m2 waterdoorlatend oppervlak
Verschil: Een oppervlakte van meer dan 200 m2 doorlatend oppervlak meer dan in de oude situatie.
- ◆ Het gebied M2 grenzend aan het huidige complex van het LUMC, waar uitbreiding mogelijk is van het LUMC. De stroken grond aan de oostzijde en zuidzijde zijn reeds verhard. Het gebied M3 aan de noordzijde van het LUMC, met een oppervlakte van circa 1200 m2, mag voor 100% worden bebouwd. Het gebied was in de oorspronkelijke AZL situatie nauwelijks bebouwd of verhard.
- ◆ Het gebied GB2 langs de spoorbaan, dat een oppervlakte beslaat van circa 1000 m2, mag voor 100% worden bebouwd. Het gebied was in de oorspronkelijke AZL situatie evenmin nauwelijks bebouwd of verhard.

Totaal moet afgerond naar boven een oppervlakte 8300 m2 gecompenseerd worden.
15% van 8300 m2 bedraagt Afgerond naar boven 1250 m2.

In het woningbouw gebied kan door een ruime verbreding van de poldersloot en de aanleg van een vijver met oppervlakte van minimaal 500 m2 in totaal circa 1500 m2 nieuw oppervlakte op polderniveau 1 water gecreëerd worden.

Dus kan geconcludeerd worden dat er voldoende mogelijkheid is voor compensatie wordt geboden in het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde.

N.B. Aan de planvoorschriften zal in verband hiermee en bepaling worden toegevoegd, dat 10 % van de oppervlakte van de gronden met de bestemming verkeersdoeleinden is bestemd voor groenvoorzieningen en water, aangezien groene bermen als onverharde grond in beschouwing zijn genomen..

Duurzaam stedelijk toekomstig waterbeheer

De gemeente streeft samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland naar een duurzaam stedelijk waterbeheer. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is de drietrapsraket "vasthouden-bergen-afvoeren" van het (oppervlakte)water. De uitwerking hiervan op de inrichting van het watersysteem (als te nemen maatregel) zal in het door de gemeente en het waterschap te maken Waterplan Leiden worden neergelegd. Maatregelen die in het kader van duurzaam stedelijk waterbeheer getroffen kunnen worden zijn o.a.:

- de inrichting van de watergangen: zo min mogelijk duikers, bevorderen van watercirculatie en het vermijden van doodlopende watergangen;
- het voorkomen van aantasting van het aquatisch ecosysteem;
- het zoveel mogelijk afkoppelen van schone verharding.

Vooruitlopend op deze algemene maatregelen in het Waterplan Leiden past het om in de toekomst het peilbeheer in de polderwatergang te laten geschieden middels een te plaatsen poldergemaaltje bij de Poelwetering. De bestaande kunstwerken die momenteel het peil regelen (inlaat en overstort op het riool van het LUMC) kunnen dan verwijderd worden.

Ook de taakverdeling m.b.t. de onderbemaling zal beter georganiseerd moeten zijn en eenduidig dienen te worden vastgelegd. Over het waterbeheer van de polderwatergang zullen de gemeente en het Hoogheemraadschap in het kader van het Waterplan Leiden nadere afspraken moeten maken.

De gemeente is doende (onder meer vanuit het Gemeentelijk Rioleringsplan) bij rioolvervangingen over te stappen op een verbeterd gescheiden stelsel. Ook wordt gestreefd naar zoveel mogelijk afkoppelen van

hemelwater naar oppervlaktewater. Daar waar mogelijkheden zich voordoen zoals bij nieuwbouw, zal hemelwater worden afgekoppeld.

Het waterbeheer zal erop gericht zijn om het (oppervlakte)water schoon te houden en vervuiling te weren. Hierbij moet gedacht worden aan het tegengaan van zwerfvuil en diffuse lozingen als gevolg van het gebruik van bestrijdingsmiddelen en bemesting bij het beheer en onderhoud van groenvoorzieningen. Tevens zal bij vernieuwing van de beschoeiingen, en bij nieuwbouw voor bouwmaterialen en straatmeubilair zoveel mogelijk duurzame en niet-uitloobbare materialen gebruikt worden (dus geen koper, zink en lood).

Bruggen en steigers worden gezien als overkluizingen die het wateroppervlak afdekken en de lichttoetreding belemmeren. Overkluizingen zijn daarom van invloed op de ecologische waterkwaliteit. Het Hoogheemraadschap van Rijnland hanteert normen voor de aanleg van steigers en zij worden derhalve onder bepaalde randvoorwaarden toegestaan. Voor drijvende objecten, zoals woonschepen, pontons, e.d. gelden in principe dezelfde criteria.

Ook duikers met een grote lengte hebben een nadelige invloed op de waterkwaliteit. In principe verleent het Hoogheemraadschap van Rijnland geen vergunning voor duikers die langer dan 15 meter zijn. In verband hiermee mogen eventuele steigers bij de langs het water gelegen of op te richten woningen niet meer dan 1 m de grens met de bestemming water overschrijden. Overkluizingem met deze breedte worden door het Hoogheemraadschap van Rijnlands toegestaan bij watergangen met een breedte van 6 t/m 15 m. De verbrede sloot parallel aan de Rijnsburgerweg krijgt een gemiddelde breedte van circa 15 m.

Natuurlijke oevers

Hoewel de mogelijkheden in het plangebied beperkt lijken, wordt zoveel mogelijk een natuurvriendelijke oeverinrichting nagestreefd ter verbetering van de algemene waterkwaliteit. Mogelijkerwijs kan bij dit streven de inrichting middels zogenaamde floatlands (drijvende natuurvriendelijke oevers), die ook het zelfreinigend vermogen en de ecologische potenties ten goede komen, een alternatief bieden.

Waterkering

Tussen het gebied op polderniveau en boezemniveau is een waterkering noodzakelijk. Hiermee zal in het kader van de te ontwikkelen woningbouwplannen op de locaties W1 en 2 een oplossing moeten worden gevonden.

4. Uitvoering

4. Uitvoering

financiële aspecten

Het gebied, waarop het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde betrekking heeft is voor een belangrijk gedeelte in eigendom van het LUMC en de universiteit Leiden. Deze instanties zullen ook de gronden in ontwikkeling brengen via projectontwikkelaars of door de gronden rechtstreeks uit te geven aan gegadigden daarvoor. Zie ook hierna bij de bespreking van de deelgebieden. Het openbare gebied zal echter overgedragen worden aan de gemeente, d.w.z. wegen, openbaar groen en watergangen. De exploitatieverordening van de gemeente Leiden is van toepassing op de ontwikkeling van het plangebied.

Om tot ontwikkeling over te kunnen gaan zal daarom in de eerste plaats een exploitatieovereenkomst worden afgesloten die de uitvoering van het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde garandeert. De kaders voor de ontwikkelpotentie van het gebied liggen met dit bestemmingsplan vast.

De exploitatieopzet zal bestaan uit een opstalexplotatie en een grondexploitatie. De opstalexplotatie geeft de opbrengsten en de kosten van de opstalontwikkelingen weer en de grondexploitatie omvat de opbrengsten en kosten voor het bouw- en woonrijp maken van de grond ten behoeve van de opstalontwikkeling. De financiële consequenties van het bestemmingsplan voor de gemeente worden vastgelegd in de grondexploitatie.

De gemeente gaat er vooralsnog van uit dat de kosten, die de gemeente moet maken in de planvoorbereiding, -uitvoering en beheer, middels een exploitatieovereenkomst kan worden verrekend met het LUMC en de Universiteit door een storting in het Fonds Bovenwijks. Daarnaast zullen er openbare

voorzieningen, zoals verkeer en vervoer, waterpartijen en groenvoorzieningen, moeten worden aangelegd door en voor rekening van het LUMC onder de voorwaarden die de gemeente vooraf opstelt en zal controleren.

De gemeente is voornemens om de financiële consequenties voor de gemeentelijke grondexploitatie in beeld te brengen door een splitsing in functies aan te brengen, die de basis vormen voor de exploitaties.

Bijvoorbeeld voor de functies Wonen, Medische - en Academische doeleinden, Onderwijs, Kantoren en overige dagelijkse voorzieningen.

De hoofdwegenstructuur bestaande uit de Albinusdreef, Bargelaan en Joop Walenkamptunnel zijn reeds aanwezig, maar zullen nog wel aanpassingen ondergaan bij de realisering van het bestemmingsplan.

De financiële consequenties van de uitvoering van het bestemmingsplan zijn te herleiden uit enerzijds de opbrengsten van de verschillende ontwikkelingslocaties en anderzijds uit de kosten van de bouwexploitaties en het inrichten van de openbare ruimte. Uitgaande van een gefaseerde ontwikkeling van het gebied zullen er grondexploitaties opgesteld voor een aantal te onderscheiden deelgebieden.

Voorafgaand aan de hierna te beschrijven de exploitaties worden door de gemeente kosten gemaakt ter voorbereiding van de plannen. De voorbereidingskosten zijn de kosten die worden gemaakt om het bestemmingsplan te ontwikkelen. Hierin worden de projectkosten, salariskosten, communicatiekosten en externe advisering ondergebracht. Deze kosten dienen gedekt te worden uit de leges.

Al met al leidt het bovenstaande tot de conclusie dat er voor de gemeente maar zeer beperkte investeringen aan de orde ter hoogte van 1 miljoen euro, welke reeds in het MPG * van 2004 zijn vastgelegd.

De grondexploitatie omvat de opbrengsten van de voor bebouwing in aanmerking komende gronden en de kosten van het bouwrijpmaken en woonrijpmaken van de grond, zodat de opstallen ontwikkeld kunnen worden in overeenstemming met het bestemmingsplan.

** M.P.G. = Meerjaren Programma Grondexploitatie*

Deelgebieden:

De realisering van het plan Stationsgebied Zeezijde zal gefaseerd zijn beslag kunnen krijgen.

Bouwlocaties:

In het plangebied zijn verschillende locaties op de plankaart genummerd van 1 t/m 10, die voor bebouwing in aanmerking. Deze gronden, waar zich voorheen onder meer bebouwing van het AZL of de universiteit bevond, zijn nu nog voor een belangrijk deel in eigendom bij het LUMC en de Universiteit. Het merendeel van de locaties zal niet zelf door het Leids Universitair Medisch Centrum worden ontwikkeld. Een aantal locaties zal - afhankelijk van het economisch juiste moment - in ontwikkeling worden genomen.

Voor een gedeelte van de locatie nummer 4 en 5, gelegen in het gebied bedoeld voor medische doeleinden en dienstverlening wordt een bouwplan ontwikkeld. In locatie nummer 4 is reeds nieuwbouw gerealiseerd ten behoeve van de Rijngroep, voorheen het RIAGG. Deze Rijngroep is nu bezig te onderzoeken om de bestaande bouw uit te breiden met een nieuw gebouw waar ook kortdurende opname gerealiseerd wordt.

Locatie nummer 8 is de beoogde vestigingsplaats voor een gedeelte van het ROC. De locaties nummer 7, 9 en 10 blijven gereserveerd voor uitbreiding van het Leids Universitair Medisch Centrum. Een concreet tijdspad over deze mogelijke uitbreidingen is nog niet aan te geven. De financiële consequenties van de uitvoering van het bestemmingsplan zijn te herleiden uit enerzijds de opbrengsten van de verschillende ontwikkelingslocaties en anderzijds uit de kosten van de bouwexploitaties en het inrichten van de openbare ruimte. Uitgaande van een gefaseerde ontwikkeling van het gebied zullen er grondexploitaties opgesteld voor een aantal te onderscheiden deelgebieden.

- ◆ Deelexploitatie 1: bouwlocaties 1 en 2, op deze locaties is overwegend woningbouw geprojecteerd in combinatie met (openbaar) groen en uitbreiding van de wateroppervlakte. De gronden zijn in eigendom van het LUMC.
- ◆ Deelexploitatie 2: bouwlocatie 4, op deze locatie is voorzien in een uitbreiding van de bebouwing van de Rijngroep en de ontwikkeling van circa 25 (zorg) woningen. De gronden zijn grotendeels in eigendom van de Universiteit.
- ◆ Deelexploitatie 3: bouwlocaties 3, 5 en 6, op deze locatie rondom het Poortgebouw is voorzien in de realisering van gemengde bestemmingen in de medisch / academisch, maar ook commerciële sfeer en woningbouw en de inrichting van een (openbaar) groen binnengebied met daardoorheen een langzaam verkeersroute. Deze gronden zijn eigendom van het LUMC.

- ◆ **Deelexploitatie 4:** bouwlocaties 7, 9 en 10, op deze locaties zijn reserveringen opgenomen voor toekomstige uitbreidingen van het LUMC en bijbehorende voorzieningen inclusief een zorghotel.
- ◆ **Deelexploitatie 5:** bouwlocatie 8, op deze locatie zijn kantoren, onderwijsvoorzieningen en een hotel en congrescentrum gedacht als belangrijkste invulling. Hiervoor is reeds een concreet bouwplan in voorbereiding.

Het is in dit stadium nog niet goed mogelijk om per deelgebied een berekening te maken van de kosten en opbrengsten. Gelet echter op het feit, dat het gebied op een intensieve manier wordt bebouwd en de gronden ten behoeve van de bouwlocatie zijn vrij gekomen door de nieuwbouw van het ziekenhuis en de voormalige medische faculteit, wordt de realisering van het bestemmingsplan zeker haalbaar geacht en zullen de opbrengsten afwegen tegen de bouwkosten. De totale vloeroppervlakte voor nieuwe ontwikkelingen is geraamd op circa 150.00 m² bvo. Hiervan is in elk geval 30.00 m² in elk geval bedoeld voor de 250 in het plangebied te realiseren nieuwe woningen. Naar het zich thans laat inzien, zullen er voldoende gegadigden zijn die geïnteresseerd zijn in de ontwikkeling van het plangebied of daar een woning wensen te betrekken.

Inrichting openbare ruimte:

Voor de inrichting van de openbare ruimte worden ideeën aangedragen in het kwaliteitsplan Station Leiden Zeezijde. Deze ideeën zullen omgezet moeten worden in concrete plannen. Voor de kosten van de inrichting van de openbare ruimte en de aanleg van de bijbehorende infrastructuur zullen nadere berekeningen worden gemaakt ook in verband met opbrengsten door bijdragen aan het Fonds Bovenwijks. Hierover zullen vervolgens exploitatieovereenkomsten dienen te worden gesloten met de betrokken partijen. De inrichting van het plein aan de zeezijde van het station is in ontwerp bij de Gemeente. De Gemeente zal dit ontwerp bespreken met belanghebbenden, om onder andere een optimale aansluiting met het onderhavige gebied te realiseren. Daarnaast werkt de Gemeente in overleg met Pro Rail een plan uit voor het realiseren van een grotendeels ondergrondse fietsenstalling op deze locatie. Hieruit vloeien in grote lijnen de volgende werken uit voort.

- ◆ Fietsenstalling onder Stationsplein; deze zal grotendeels op kosten van Pro Rail worden gerealiseerd.
- ◆ Fietsenstalling ten zuiden van Pieter de la Courtgebouw bij de Universiteit; deze zal op kosten van de Universiteit worden gerealiseerd.
- ◆ Inrichting openbare ruimte van verkeersstructuur binnen het plangebied inclusief de bijhorende boomaanplant e.d.;
- ◆ Overige inrichtingszaken en infrastructurele werken, waaronder de verbreding van de poldersloot, het maken van een waterberging, in woongebied 1, d.w.z. in totaal circa 1500 m² extra wateroppervlakte, en het plaatsen van een gemaal.

Parkeervoorzieningen: deze maken deel uit van de verschillende deelgebieden als ondergrondse voorzieningen en horen daarom bij de deelexploitaties te worden betrokken.

De Rijn Gouwelijn

Rijn Gouwe lijn inclusief de haltevoorziening zijn geregeld in aparte financiering. De komst van deze lijn vergroot wel de exploitatiemogelijkheden van dit bestemmingsplan.

Maatschappelijke aspecten

Het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde is in een interactief planvormingsproces tot stand gekomen. Dit betekent, dat niet alleen het LUMC en de Universiteit, maar ook bewoners en in het gebied gevestigde instanties en bedrijven rechtstreeks hebben bijgedragen aan het ontwerp. Afgezien van de ingediende zienswijzen, die in het algemeen betrekking hebben op details, bestaat er daarom geen grote weerstand tegen het plan in tegenstelling tot het eerdere uitwerkingsplan voor het AZL-terrein, dat in februari 2002 niet werd goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. De maatschappelijke uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is dan ook verzekerd.

5. Inspraak en Overleg

Uit artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vloeit voort, dat er een inspraakprocedure gevolgd moet worden bij de totstandkoming van een bestemmingsplan. Het voorontwerp-bestemmingsplan en de bijlage Kwaliteitsplan Station Zeezijde hebben in verband hiermee van 22 december 2003 tot 16 februari

2004 in de bibliotheken van het Stadhuis en het Stadsbouwhuis voor iedereen ter inzage gelegen. Hiervan is via een advertentie in het Leids Nieuwsblad en een huis- aan -huis in het plangebied en omgeving verstuurd informatie brief kennis aan gegeven.

Het voorontwerp is voorts tegen betaling van € 10,- verkrijgbaar gesteld. Het kwaliteitsplan was tegen betaling van €8,- verkrijgbaar.

Er is daarnaast op 14 januari 2004 een openbare inspraakavond georganiseerd over het voorontwerp-bestemmingsplan. Het verslag van deze avond is als bijlage toegevoegd.

Overleg

Het voorontwerp-bestemmingsplan is gelet op het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voorgelegd aan de volgende instanties, adviesorganen en instellingen.

Het is daarnaast toegestuurd naar diverse belanghebbenden en belangengroepen ten einde ook dezen in de gelegenheid te stellen op het voorontwerp te reageren. Het betreft de volgende natuurlijke en rechtspersonen.

Lijst instanties voor overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening.

1. Ministerie van Defensie, Dienst
Gebouwen Werken en Terreinen,
Directie West Ruimtelijke Ordening
Postbus 8002
3503 RA, Utrecht
2. De N.V. Energie- en Watervoorziening Rijnland (inmiddels NUON)
Postbus 41
2300 AA LEIDEN
3. Dijkgraaf en Hoogheemraden van Rijnland
Postbus 156
2300 AD LEIDEN
4. Directoraat Milieubeheer / ministerie VROM
Postbus 30945
2500 GX Den Haag
5. Ministerie van Economische Zaken
Regio Zuid-West
Alp. F. 205
Postbus 20101
2500 EC DEN HAAG:
6. De Provinciale Planologische Commissie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-GRAVENHAGE
7. De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland
Postbus 2059
2301 CB LEIDEN:
8. Rijksplanologische Dienst, Inspectie Ruimtelijke Ordening Zuid-West
Postbus 29036
3001 GA, ROTTERDAM:
9. Ministerie VROM Directoraat Wonen
Directie Stad en Regio/IPC 210
Postbus 30941
2500 GX Den Haag:
10. Leids Universitair Medisch Centrum
Postbus 9600
2300 RC LEIDEN
11. Universiteit Leiden

Postbus 9500
2300 RA LEIDEN

12. Nederlandse Spoorwegen
Postbus 2025
3500 HA UTRECHT
13. Connexxion
Postbus 3
2770 AA BOSKOOP
14. Naturalis
Postbus 9517
2300 RA LEIDEN:
15. Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE:
16. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg
Postbus 1001, 3700 BA, Zeist
17. De Fietsersbond, afdeling Leiden e.o., t.a.v. P.J. Schuur,
Postbus 80, 2300 AB Leiden.
18. Leidse Milieuraad, p/a Milieu Dienst West-Holland,
Stadsbouwhuis, Postbus 9100, 2300 PC Leiden.

Van de instanties genoemd onder 2,4,5,7, 8, 9, 10, 13, 14, 15 en 18 hebben wij geen reactie mogen ontvangen. De overige reacties worden hieronder besproken.

Ad 1: Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie West, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Postbus 8002, 3503 RA Utrecht

Deze instantie heeft schriftelijk medegedeeld geen opmerkingen te over het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde.

Ad 3: Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 156, 2300 AD, Leiden

Door het Hoogheemraadschap wordt het volgende opgemerkt.

De watertoets

Het Hoogheemraadschap is van oordeel, dat het plan niet voldoet aan de watertoets, omdat er geen vroegtijdig overleg is geweest over de waterparagraaf op te stellen voor het plan. De waterparagraaf in de vorm, zoals het Hoogheemraadschap voor ogen heeft, ontbreekt dan ook.

Een waterparagraaf bevat onder andere de volgende elementen:

- ◆ De taakverdeling tussen de gemeente en de waterbeheerder.
- ◆ Een beschrijving van het huidige watersysteem met de eisen/doelstellingen waaraan het systeem moet voldoen.
- ◆ Een inventarisatie van de effecten van de nieuwe inrichting op het watersysteem en eventueel compenserende maatregelen.
- ◆ Een verwijzing naar het vigerende beleid omtrent water.
- ◆ Een beschrijving van het rioleringsstelsel.

In verband hiermee worden de volgende aspecten naar voren gebracht.

Compensatie versnelde afvoer water

Hiermee wordt bedoeld, dat er bij transformatie van onverhard naar verhard of gedraineerd oppervlak er over 15 % over deze verharde of te draineren oppervlakte in extra water moet worden voorzien en geen 6 tot 10 %, zoals in paragraaf 2.8. van de toelichting staat vermeld. Deze getallen zijn gebaseerd op oud beleid. Verzocht wordt inzicht te geven in de hoeveelheid te verharden oppervlakte door op kaarten de huidige en toekomstige situatie aan te geven. Daarnaast dient de netto te graven hoeveelheid wateroppervlakte te worden aangegeven. Het Hoogheemraadschap gaat niet akkoord met creëren van extra waterberging in het

aangrenzende deel van de Leeuwenhoek, zolang daarvoor geen concreet voorstel is en daardoor er voor de waterberging in dat gebied zelf te weinig overschiet.

Waterhuishoudkundige situatie

Opgemerkt wordt, dat een gedeelte van het plangebied lager ligt dan boezemland. Het polderwater wordt hierbij afgevoerd naar de riolering, die bij veel neerslag over stort op het polderwater. Dit is een ongewenste situatie, omdat hemelwater dient te worden afgekoppeld en naar het oppervlaktewater dient te worden afgevoerd.

Gewezen wordt op de verbinding aangegeven op de plankaart tussen de poldersloot en het boezemwater. In de toelichting staat op blz. 33 bij de bespreking van artikel 16, dat een gemaaltje de twee watergangen verbindt. Dit is volgens het Hoogheemraadschap niet juist maar eigenlijk wel gewenst.

Een gedeelte van het plangebied betreft polderland. Er dient dan ook een waterkering aanwezig te zijn tussen het poldergebied en het boezemgebied. Deze dient op de plankaart als bestemming te worden aangegeven. Verder dient aangegeven te worden, wie het waterbeheer in het poldergebied uitvoert.

Tenslotte wordt de bestaande watergang tussen het Poortgebouw en de Bargelaan niet weergegeven op de tekening.

Inrichting watergangen

Het Hoogheemraadschap vraagt zich af hoe de op de plankaart aangegeven verbindingroute voor water naar de nieuwe vijver zal worden uitgevoerd. Zij verleent in principe nl. geen vergunning voor duikers met een lengte groter dan 15 meter vanwege de nadelige invloed van duikers op de waterkwaliteit. Voorts brengt deze instantie het probleem van stankoverlast onder aandacht dat kan ontstaan vanwege de te graven vijver, omdat deze het eind vormt in het watersysteem. De kans op stankoverlast kan verkleind worden door vervuiling door overstortlozingen te voorkomen en door het realiseren van een watersysteem met voldoende diepte. Ook wordt het eventueel toepassen van steigers bij woningen, waarvan in paragraaf 3.4 sprake is voor de woningen op te richten op locatie 2, aan de orde gesteld. Steigers worden gezien als overkluisingen, die op verschillende manieren nadelig kunnen zijn voor de lokale ecologische waterkwaliteit.

Verder streeft Rijnland er naar met het oog op het verkrijgen een goede ecologische waterkwaliteit, dat bij de inrichting van het water minimaal 50 % van de oevers natuurlijk wordt ingericht met een talud van minimaal 1:3.

Overige opmerkingen

Deze hebben betrekking op het duurzaam bouwen. Rijnland verzoekt om bij het plaatsen van straatmeubilair en bij nieuwbouw aan de buitenkant geen gebruik te maken van zogenaamde uitlogbare materialen, als koper, zink en lood, omdat deze materialen, als zij in contact komen met regenwater een ongunstige invloed hebben op de waterkwaliteit.

Antwoord: De door het Hoogheemraadschap van Rijnland gemaakte opmerkingen zijn verwerkt in de nieuwe in de toelichting opgenomen waterparagraaf, die mede in overleg met het Hoogheemraadschap is opgesteld. Daaruit blijkt dat er ook voldoende compensatie in wateroppervlakte geboden kan worden voor de extra bebouwing en verharding in het plangebied. Hierbij is een vergelijking gemaakt met de oorspronkelijke situatie, toen in het plangebied de gebouwen van het AZL en de Universiteit met alle bijbehorende verharding aanwezig waren. Daarnaast zijn op de plankaart de waterverbindingen duidelijker aangegeven, alsmede de plek voor de gedachte nieuwe vijverpartij in woongebied 1. Voorts zijn de planvoorschriften op enkele punten in verband met bestemming water aangepast.

Ad 6: Provincie Zuid-Holland, Provinciale Planologische Commissie, Postbus 90602, 2509 LP, Den Haag

Het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde is op 25 maart 2004 behandeld in de vergadering van de PPC. De PPC stemt in met de in het plan voorgestelde stedenbouwkundige ontwikkelingen, maar adviseert het plan op een aantal punten nog aan te vullen.

Cultuur

In het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde is al melding gemaakt van de archeologische waardenkaart, die voor Leiden in de maak is. Voorts is in het plan voorshands het vereiste van een aanlegvergunning opgenomen voor ontgravingen dieper dan 30 cm.

Vraag

- ◆ **Afdeling Cultuur Provincie Zuid-Holland;** in de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde, dient aangegeven te worden, wat de momenteel in de maak zijnde Archeologische waardenkaart aangeeft voor het plangebied, d.w.z. de gronden gelegen tussen de Rijnsburgerweg, Bargelaan, de spoorbaan, het LUMC, de parkeergarage, de Poelwetering, de Wassenaarseweg en de Rijnsburgerweg. In het plangebied is op basis van de Cultuurhistorische

Hoofdstructuur een redelijke tot hoge kans op het treffen van de aanwezigheid van archeologische sporen.

Antwoord

Voor een gedeelte van het plangebied nl. voornamelijk de gronden gelegen ten oosten van het Poortgebouw en ten noorden van de Bargelaan geldt volgens de concept archeologische waardenkaart een middelhoge archeologische verwachting. Deze zones zijn aangegeven op de plankaart. Een groot deel van het plangebied is in het verleden te veel verstoord, waardoor het geen archeologische verwachtingswaarde meer heeft. In de toelichting wordt in paragraaf 2.9. monumenten en archeologie nader op dit onderwerp ingegaan. Op de plankaart staan thans de gronden aangegeven, waarvoor een middelhoge archeologische verwachting is geconstateerd. Deze gronden zijn thans ook als zodanig bestemd naast de andere medebestemmingen. In artikel 19 van de planvoorschriften is hiervoor een regeling aangetroffen, waarbij ook een aanlegvergunningstelsel is opgenomen. Voor deze gronden betreft het in het algemeen het vereiste van een aanlegvergunning voor verstoringen van de bodem op een niveau dieper dan 75 cm en over grondoppervlakten van minimaal 500 m². Voor gronden met de hiervoor beschreven archeologische kwalificatie is, naar verwachting, pas bij deze omstandigheden het aantreffen van eventuele archeologische sporen reëel. Een aanlegvergunning kan pas verstrekt worden, nadat het archeologisch onderzoek heeft plaats gevonden volgens de daarvoor geldende richtlijnen. Een apart kaartje in A4 formaat, waarop het gebied staat aangegeven, is ter verduidelijking toegevoegd aan het plan naast de aanduiding op de plankaart, die samenvalt met andere bestemmingen.

Vraag

- ◆ Milieuaspecten;
 - ◆ **Geluid:** Kan het besluit van 2 oktober 1992 toegevoegd worden aan de toelichting op dit bestemmingsplan. De aanbeveling over het ontheffingscriterium/spoorweglawaai, die behelst dat de waarde van maximaal 73 dB(A) geldt voor al aanwezige of in aanbouw zijnde woningen. Dit geldt ook voor een verwijzing naar het Besluit hefschroefvliegtuigen milieubeheer vanwege de aanwezigheid van de Helihaven bij het LUMC.
 - ◆ **Luchtkwaliteit:** Onduidelijk is of de grenswaarde voor NO₂ (2010) van 40µg/m³ bij nieuwe gevoelige bestemmingen zal worden overschreden.
 - ◆ **Externe veiligheid:** In de toelichting is aangegeven, dat de situatie niet verontrustend is. Onduidelijk is of er sprake is van plaatsgebonden risico of groepsrisico, dit laatste ook in relatie met nieuw toe te laten activiteiten in het plangebied.

Antwoord:

Geluid

- Het besluit hogere grenswaarden van 2 oktober 1992 wordt bijgevoegd.
- In het bestemmingsplan zal worden vermeld dat 73 dB(A) alleen geldt voor aanwezige of in aanbouw zijnde woningen. Voor de nog te ontwikkelen locaties heeft een aanvullend onderzoek plaats gevonden naar de geluidsbelasting door railverkeer en wegverkeer. De resultaten hiervan worden besproken in de toelichting, paragraaf 2.10, blz. 16 en volgende onder het kopje "Geluid". Er is voor deze locaties een verzoek ingediend voor een Besluit Hogere grenswaarden. Bij hun besluit van 3 november 2004 hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, onder nummer DGWM/2004/18611A de gevraagde ontheffing verleend.
- Een beschouwing over het Besluit hefschroefvliegtuigen Milieubeheer is eveneens in paragraaf 2.10 van de toelichting van het bestemmingsplan (blz. 16) opgenomen.

Luchtkwaliteit

De toelichting op het bestemmingsplan is op dit punt aangevuld, waarbij met de meest recente ontwikkelingen op dit gebied rekening is gehouden. Verwezen kan worden naar paragraaf 2.10, blz. 20 e.v. onder het kopje "Luchtkwaliteit".

De conclusie van deze beschouwing wordt hieronder herhaald.

Conclusie

Wanneer de indicatieve waarde van het aantal overschrijdingen van het 24-uursgemiddelde voor fijn stof buiten beschouwing wordt gelaten zijn de geplande ontwikkelingen in het Stationsgebied Zeezijde, zoals deze nu op de plankaart zijn ingetekend, mogelijk. Immers, de prognoses voor 2015 gaan uit van een verbetering van de

autotechnologie (schonere en zuinigere motoren etc.). Uitgaande van deze prognoses voor het wegverkeer, qua (auto)motortechneek en algemeen verwachte verkeersintensiteiten, en aangenomen dat er niet al te veel extra vracht- en personen verkeer wordt aangetrokken door de geplande bestemmingen, zijn voor wat betreft luchtkwaliteit geen knelpunten te verwachten.

Externe Veiligheid

In de toelichting wordt met 'niet verontrustend' bedoeld dat een risico van 10^{-6} per jaar (een kans van 1 per miljoen jaar) langs dit traject niet voorkomt. Vanwege het lage aantal transporten is ook het groepsrisico verwaarloosbaar klein (uit: "Externe Veiligheid Leiden", TNO, 2002). De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 7 juni 2002 per brief aan de Tweede Kamer laten weten beleid te ontwikkelen voor regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. In de brief is aangegeven dat gedacht wordt aan een categorie-indeling, waaraan ruimtelijke beperkingen en begrenzing van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn verbonden. Gezien de huidige vervoersintensiteit gaan wij er vanuit dat voor het baanvak Leiden categorie 3a of 3b zal gelden. Op dergelijke baanvakken is geen of beperkt vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan en er gelden geen ruimtelijke beperkingen aan weerszijden van de spoorbaan. Door Pro Rail is inmiddels erkend, dat het baanvak langs Leiden in categorie 3a valt en hooguit incidenteel sprake kan zijn van gevaarlijke stoffen langs dit traject.

Verwezen kan worden naar de toelichting, paragraaf 2.10, blz. 20, die op dit punt is geactualiseerd, onder het kopje "Externe veiligheid".

Vraag:

De PPC mist verder de tegenwoordig voorgeschreven watertoets in het bestemmingsplan. Zie ook de ad 2 de reactie van het Hoogheemraadschap van Rijnland, voor wat betreft de inhoudelijke aspecten.

Antwoord:

Na overleg met het Hoogheemraadschap is in paragraaf 2.8. van de toelichting een uitgebreide waterparagraaf over de huidige situatie en de verschillende beleidskaders opgenomen voor het plangebied. In de nieuwe paragraaf 3.8, die eveneens in overleg met het Hoogheemraadschap tot stand is gekomen, wordt meer ingegaan op de toekomstige watersituatie als gevolg van de realisering van het bestemmingsplan. In beide paragrafen worden de onderwerpen besproken, die door de PPC naar voren zijn gebracht.

Vraag:

De PPC verzoekt verder om bij de toezending van het door de raad vastgestelde plan aan Gedeputeerde Staten de financiële gegevens te overleggen.

Antwoord:

Er zullen nadere gegevens over grondexploitatie toegevoegd worden aan het vast te stellen bestemmingsplan. De ontwikkelingen zullen zich voor een belangrijk gedeelte afspelen in particuliere handen en hebben betrekking op gronden die vrijgekomen zijn door vervangende nieuwbouw in de omgeving voor het LUMC en de Universiteit. Over de realisatie en het beheer van de openbare ruimte zullen exploitatieovereenkomsten met de gemeente dienen te worden afgesloten (zie ook hoofdstuk 4 Uitvoering).

Ad 11: Universiteit Leiden

Van de kant van de Universiteit wordt waardering uitgesproken over het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde, dat in een gecompliceerd proces dankzij de inspanningen van de verschillende partijen waaronder de gemeente Leiden, het LUMC, de deskundige buurtbewoners, de Stadsbouwmeester en andere belanghebbenden tot stand is gekomen. Het heeft geleid tot een hoogwaardig stedenbouwkundig stadsplan dat een optimale uitgangstelling biedt voor een kwaliteitsvolle uitwerking en planrealisatie. Ook de Universiteit heeft met plezier een bijdrage geleverd aan dit proces.

De Universiteit plaatst echter nog wel een aantal opmerkingen bij het voorontwerp.

- ◆ In het kwaliteitsplan d.d. 20 oktober 2003 is op blz. 11,17,24, 25 en 27 een beschrijving opgenomen van het Boerhaavekwartier. Hiervan distantieert het College van bestuur zich, omdat zijns inziens het Boerhaavekwartier behoort tot het bestemmingsplan Leeuwenhoek en niet tot Station Zeezijde. De universiteit werkt aan een stedenbouwkundig programma voor het Boerhaavekwartier, dat kan conflicteren het Kwaliteitsplan. Ook inhoudelijk is dit gebied niet in de werkgroep aan de orde geweest bij Zeezijde.

- ◆ De Universiteit verzoekt of in artikel 7 de omschrijving van de algemene universitaire en onderwijs bestemming niet gewijzigd kan worden in de bestemming “ Academische doeleinden en dienstverlening”. Dit begrip is ruimer, omdat hieronder ook commerciële met de universiteit gelieerde bedrijven of research- en onderwijsinstituten kunnen vallen. Met dergelijke vestingen moet de universiteit steeds meer samenwerken, gelet op de verminderde rijksbijdragen. Een bredere formulering van de bestemming van de gebouwen van de universiteit is daarom gewenst.

Antwoord:

- ◆ De Stadsbouwmeester heeft het Kwaliteitsplan Stationsgebied Leiden Zeezijde in de eerste plaats opgesteld om een heldere stedenbouwkundige visie te ontwikkelen voor het plangebied. Hij heeft deze visie echter niet los van de omgeving willen zien. Om die reden is in het kwaliteitsplan ook aandacht geschonken aan het aangrenzende Boerhaavekwartier. Deze visie heeft voor het Boerhaavekwartier echter geen enkele status. De ruimtelijke invulling van dit gebied zal in de nog op te stellen bestemmingsplanherziening van het overige deel van de Leeuwenhoek aan de orde komen.
- ◆ In het huidige voorontwerp-bestemmingsplan werden in de omschrijving in artikel 7. 1. Sub d wetenschappelijke instellingen en instituten in het algemeen al als toegelaten functies genoemd. Het verzoek om de benaming universitaire doeleinden te veranderen in academische doeleinden en dienstverlening zal echter door ons worden overgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.

Ad 12: NV Nederlandse Spoorwegen

Het plan is door verschillende onderdelen van de NS bekeken. Van de kant van de afdeling Bedrijfs- en Productontwikkeling is verklaard dat het voorontwerp-bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen, terwijl van de kant van het NS bedrijf Pro Rail (afd. Grondverwerving en Juridische Zaken) is bericht, dat voor deze dienst van belang zijnde zaken goed in het plan zijn geregeld.

Ad 16: de Rijksdienst voor de Monumentenzorg

De Rijksdienst acht het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde en het daaraan ten grondslag liggende Kwaliteitsplan met een stedenbouwkundige invulling voor een nieuw compact stadsdeel met een hoogwaardig en duurzaam karakter een positieve ontwikkeling voor een nu nog weinig samenhangend gebied bepaald door min of meer losstaande gebouwen in een open ruimte achter de Rijnsburgerweg. De versterking van het openbaar vervoersknooppunt in samenhang met de intensivering van universitaire functies gecombineerd met wonen en andere gemengde stedelijke functies dragen daartoe bij.

In het ontwerp wordt een duidelijke stedenbouwkundige hiërarchie voorgesteld om de bestaande karakteristieke bebouwing aan de nieuwe stedelijke context te kunnen verankeren, waarbij de geschiedenis van de stad en in het bijzonder de ontwikkeling van de medische faculteit herkenbaar blijft.

Het Poortgebouw met daardoorheen een voetgangersroute en een besloten binnentuin aan de westzijde krijgt een markante positie in deze stedenbouwkundige opzet met nieuwbouw tegenover en aansluitend op het Poortgebouw. Wel verdient het aanbeveling, dat de nieuwbouw gedacht aan de ander kant van de woonstraat evenwijdig aan de Rijnsburgerweg, beter wordt afgestemd op de klassiek symmetrie van het Poortgebouw, waarbij verwezen wordt op blz, 24 opgenomen situatieschets met twee symmetrische hoekblokken tegenover de poort in plaats van een oplossing met een groene hoek en een bebouwde hoek, zoals op de plankaart staat aangegeven. De Rijksdienst acht het van belang, dat in een vroeg stadium overleg met haar plaats vindt in verband met de beoogde architectonische kwaliteit van de nieuwbouw in aansluiting op het Poortgebouw, dat de status heeft van Rijksmonument.

Antwoord: Er zal op worden toegezien van de kant van de gemeente, dat in een vroegtijdig stadium overleg zal worden gevoerd met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg over de plannen, die aansluiten op het Poortgebouw. Op de noordhoek van de oude toegangsweg naar het Poortgebouw staat een monumentale boom, zodat deze vrij moet blijven van bebouwing. De zuidhoek is opgenomen in het bebouwingsvlak van woningbouwlocatie 1, maar kan eventueel onbebouwd blijven, waardoor er ook een symmetrie ontstaat. Het betreffende bebouwingsvlak mag voor niet meer dan 70 % worden bebouwd. Er zal voorts nog een richtlijn aan artikel 19, lid 3 sub a worden toegevoegd over de afstemming op het Poortgebouw bij de situering van de bebouwing op woningbouwlocatie 1 en 2.

Inspraakreacties:

Met betrekking tot het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied zeezijde zijn de volgende inspraakreacties binnengekomen.

1. Proxy Laboratoires B.V., Archimedesweg 25, 2333, CM Leiden

Opgemerkt wordt van de kant van deze bedrijfsvestiging dat de bedrijven van het Bio Science Park verenigd in het VOISP en CCLS, niet betrokken zijn bij de totstandkoming van het voorontwerp-

bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde. De ligging van het Bio Science Park zo vlak bij het Station wordt van grote waarde geacht. De aanwezigheid van een ruime en efficiënte afhaaldienst wordt voor dit bedrijf van groot belang geacht. De ruimte daarvoor op de Bargelaan zou nu volstrekt onvoldoende zijn. Gevraagd wordt hier aandacht aan te schenken in het nieuwe bestemmingplan.

Antwoord:

De ruimte op de Bargelaan voor het brengen en afhalen van passagiers zal efficiënter worden ingericht. Er is daarvoor een concreet herinrichtingvoorstel voor gemaakt. Zie de bijgevoegde tekening in de toelichting. Daarnaast zal in de toekomst het openbaar vervoer voor de bedrijven en instellingen in de toekomst worden verbeterd door de komst van Een Light Railverbinding in de vorm van de RijnGouweLijn, waarvoor een tracé is gekozen door de Leeuwenhoek.

2. Stichting Overleg Gehandicaptenbeleid Leiden, Breestraat 117, 2311CL, Leiden

De Overleg Gehandicaptenbeleid Leiden (OGL) heeft grote belangstelling voor de ontwikkeling van levensloopbestendige woningen in het plangebied voor mensen met een fysieke beperking of voor chronisch zieken. Door de gunstige ligging ten opzichte van het NS-station, allerlei buslijnen, dichtbij het centrum en in de nabijheid van het LUMC, het Rijnlands Revalidatie Centrum en de dependance van Welzorg is het gebied uitermate geschikt voor de bouw van zogenaamde Fokuswoningen voor deze categorieën mensen. Het gehele gebied zou gezien het feit dat het bestemmingsplan nog flexibel is "toegankelijkheids-vriendelijk" kunnen worden bebouwd. Gepleit wordt daarom door de stichting OGL voor een ruimte reservering voor een 2^{de} Leids Fokus-project in het Stationsgebied Zeezijde. Daarnaast zou het OGL mee willen denken bij de verdere uitwerking van het plan.

Antwoord: De gemeente is zelf geen eigenaar van de grond, maar het LUMC. Er zal echter wel nader overleg volgen voor de invulling van het gebied. Het verzoek van het OGL zal nader bestudeerd worden en onder de aandacht gebracht worden van het LUMC. Het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde sluit de realisering van de zogenaamde Fokuswoningen niet uit.

3. Het bestuur van de Vereniging van Eigenaren "de Kijker", p/a Bargelaan 102, 2333CW, Leiden.

Het bestuur van deze VVE spreekt haar zorg uit over de ongunstige en zelfs gevaarlijke verkeerssituatie op en rondom de Bargelaan. Verwezen wordt naar de informatieavond op 14 januari 2004, waarbij voorbeelden van hoogst ongewenst verkeer- en parkeergedrag uitgebreid aan de orde zijn gekomen. Het wegenverkeersreglement zou slecht worden nageleefd, terwijl ook de politie in de handhaving te kort zou schieten. Gepleit wordt voor de aanleg van een aparte voorsorteerstrook voor de toegang tot de besloten parkeergarage voor bewoners en bedrijven van de Kijker.

Antwoord: Zoals tijdens de informatieavond al is opgemerkt zal de Bargelaan heringericht worden. Daarbij zal ook aandacht geschonken worden aan duidelijkere faciliteiten voor het brengen en halen van passagiers. Aan de kant van de Kijker zal langs de Bargelaan een apart fietspad worden aangelegd, zodat er ook niet meer gefietst zal behoeven te worden over het trottoir. Het handhaven en controleren van de verkeerssituatie op de Bargelaan zal dan ook beter gaan. Overigens betreft het zaken, die niet via het bestemmingsplan kunnen worden geregeld.

4. Het Regionaal Opleidingen Centrum Leiden (ROC Leiden), Postbus 16158, 2301 GD Leiden.

Het ROC Leiden is voornemens nieuwbouw te realiseren op locatie 8, aangeduid met GB1 in het voorontwerp-bestemmingsplan. Namens het ROC wordt waardering uitgesproken over de doordachtheid van het plan en de gekozen procesweg.

Als direct belanghebbende bij de realisering van het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde worden de volgende punten naar voren gebracht.

1. Is de locatie GB1 voor autoverkeer naar de bijbehorende parkeergarage tot de uiterste noordwesthoek bereikbaar?

Antwoord: Zie ook de tekening in de toelichting over de verkeersstructuur. Daarop is aangegeven, dat de parkeergarage bereikbaar is aan de noordwestkant vanaf de Bargelaan. Een ontsluiting aan de zijkant van het blok vanaf de verlengde Joop Walenkamptunnel is minder gewenst, omdat dit minder overzichtelijk is voor het openbaar vervoer, dat net uit de tunnel komt of in wil rijden.

2. In hoeverre zijn er belemmeringen voor de onderwijsfunctie als gevolg van spoorweglawaaï.

Antwoord: Er heeft een nader onderzoek plaats gevonden naar de geluidsbelasting binnen het plangebied, zodat beschikt kan worden over de meest actuele gegevens. Voor praktijkonderwijs gelden in het algemeen andere criteria dan voor het standaard onderwijs, dat beschouwd wordt als een geluidsgevoelige functie. Wel is het van belang om de echte leslokalen aan de meer geluidsluwere zijden te situeren, dat wil zeggen niet langs de spoorzijde, waar het railverkeerslawaaï

- een belemmering vormt. Verwezen kan worden naar paragraaf 2.10 van de toelichting, dat is aangevuld met een aanvullend akoestisch rapport.
3. Is er een risicoanalyse over het vervoer van gevaarlijke stoffen langs Leiden Centraal.
Antwoord: De situatie langs Leiden Centraal is niet verontrustend te noemen, waarmee wordt bedoeld dat een risico van 10^{-6} per jaar langs dit traject niet voorkomt. Vanwege het lage aantal transporten is ook het groepsrisico verwaarloosbaar klein (uit: "Externe Veiligheid Leiden", TNO, 2002). Zie ook de beschouwing hierover bij de inspraakreactie hierna van de Zuid-Hollandse Milieufederatie.
 4. De wens bestaat om op begane grond niveau de levendige functies tweezijdig te oriënteren op de Bargelaan, zodat er looproutes door het gebouw kunnen ontstaan.
Antwoord: Het voorontwerp bestemmingsplan sluit een en ander niet uit. Wel geldt hierbij, dat langs tenminste 50% van de gevellengte van de bebouwing, die grenst aan de openbare ruimte functies moeten komen met een publiek gerichte uitstraling. Dit is van belang voor de leefbaarheid in het plangebied. Dit kunnen verschillende functies betreffen, maar winkels en horeca zullen hier goed toe kunnen bijdragen.
 5. Verzocht wordt in het plan 2000 m² voor winkel- en horecavoorzieningen op te nemen in plaats van bijna 1000 m², omdat voor praktijkleerplaatsen de ruimtebehoefte groter is.
Antwoord: Het hotel- en congrescentrum valt buiten deze berekening. Het verzoek is echter als volgt overgenomen. Uitbreiding van de oppervlakte van winkels en de overige horeca tot 2000m² gezamenlijk is mogelijk gemaakt via een vrijstellingsbepaling. Aangetoond moet worden, dat de uitbreiding van het winkel/horecavloeroppervlak in het belang is van de onderwijsfunctie en overigens ook uit distributie planologisch opzicht aanvaardbaar is. In de Stationshal bevinden zich nl. al diverse winkels en horecazaken, terwijl langs de wandelpromenade richting LUMC, Universiteit en Naturalis ook winkels en horecazaken in het bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde zijn gewenst.
 6. In relatie met de congresfaciliteit is het ongewenst, als de winkel- en horecafunctie beperkt moet blijven tot de begane grond.
Antwoord: De hotel- en congresfunctie is niet gebonden aan de begane grond inclusief de daarbij behorende overige horecafaciliteiten. Voor de realisering van winkelruimte en ruimte voor horecazaken op de eerste verdieping, als bedoeld in artikel 6.2.1 sub h en i zal een vrijstellingsbepaling worden toegevoegd. Het is niet ondenkbaar, dat hierbij ook nog een zekere levendige uitstraling wordt bevorderd.
 7. Het ROC heeft behoefte aan de realisering van een veilige fietsenstalling bij haar complex voor 1000 fietsen en bromfietsen.
Antwoord: De architect zal in het bouwplan voor het ROC een oplossing hiervoor moeten aan dragen. In de planvoorschriften wordt dit in artikel 6.2.1 sub k ook voorgeschreven.
 8. Op de locatie 8 / GB1 zou in verband met de hotel en congresfunctie realisering van 350 parkeerplaatsen wenselijk zijn, zodat zoekverkeer voor een parkeerplaats kan worden voorkomen.
Antwoord: Het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald aan de hand van de CROW normen met een vrijstellingsmogelijkheid voor meer of minder parkeerplaatsen. Hoeveel parkeerplaatsen er nodig of gewenst zijn, hangt af van de invulling van het gebouw. Daarnaast ligt de locatie pal op het Station en een toekomstige halte van de RijnGouweLijn en is daardoor optimaal bereikbaar. Voor deze locatie zullen ook de CROW richtlijnen worden gehanteerd, waarbij vrijstelling zal worden verleend voor minder parkeerplaatsen in verband met de voortreffelijke bereikbaarheid van deze locatie per openbaar vervoer. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen heeft ook tot gevolg dat het aantal verkeersbewegingen op de Bargelaan sterk toeneemt, waardoor het voetgangersverkeer vanuit het Station vaker wordt gehinderd. Een forse uitbreiding van het aantal plaatsen ligt dus niet voor de hand.
 9. Een verwijzing naar het gebouw van de Kijker, zoals dat is gerealiseerd op de locatie GB3 langs de spoorbaan, acht men van de kant van het ROC misleidend, omdat de bebouwingsmogelijkheid voor deze locatie niet volledig is uitgebuit maar voor slechts 55 %. Hierdoor lijkt dit gebouw van een ander schaalniveau dan hetgeen het enveloppenplan voor de locatie GB1 mogelijk maakt, waarvoor het ROC een plan wil ontwikkelen.
Antwoord: De tekst zal nader worden genuanceerd.
 10. In de toelichting op artikel 6 van het voorontwerp-bestemmingsplan, wordt er melding van gemaakt dat de bebouwing gelijkmatig over het bebouwingsvlak zou moeten worden verdeeld. In de uitwerking in het enveloppenplan en het kwaliteitsplan is een vrijere interpretatie mogelijk van de verdeling van de bouwmassa over de locatie. Hieraan geeft het ROC de voorkeur.
Antwoord: de tekst zal worden bijgesteld gelet ook op de ideeën hierover in het kwaliteitsplan.

11. De vraag is of er aan de spoorzijde van het kavel geparkeerd kan worden op een niveau van -1,5 m en of het mogelijk is daar een fietsstalling te realiseren. De begane grond functies worden hierbij via een split-level ontsloten.
Antwoord: Het bestemmingsplan sluit een en ander niet uit.
12. Verzocht wordt om overleg over de inrichting van het plein aan de zeezijde en de planning voor de realisering van de openbare fietsstalling aldaar.
Antwoord: Dit overleg is inmiddels gestart.
13. Opgemerkt wordt dat de strook NS grond tussen de spoorrails en locatie 8, die niet bebouwd mag worden, uit oogpunt van sociale veiligheid een aandachtspunt is. Oplossingen met hekken zoals bij de Kijker en het SVB gebouw moeten voorkomen worden.
Antwoord: suggesties hiervoor kunnen worden gedaan bij de ontwikkeling van het bouwplan voor het ROC, zoals een dichte afscheiding met afsluitbare deur.
14. Opgemerkt wordt ten aanzien van artikel 6.1a of een hotel geen horeca categorie VII betreft.
Antwoord: in artikel 6.1 wordt onder c uitdrukkelijk een hotel en congrescentrum als onderdeel van de bestemming Gemengde doeleinden genoemd. Verder gelden er voor de vestiging van een hotel en congrescentrum geen specifieke beperkingen op de locatie Gb 1, zoals voor horecavestigingen categorie I, III en IV, die geen onderdeel zijn van het hotel.
15. Naar aanleiding van artikel 6.2.1 rijst de vraag of er voorschriften zijn over constructieve ondersteuning van de overbouw. Tevens bestaat de vraag of deze overbouw verplicht is.
Antwoord: Aan artikel 6.2.d. zal worden toegevoegd, dat constructieve ondersteuning, zoals kolommen ten behoeve van deze overbouwingen zijn toegestaan op de op maaiveld niveau als verblijfsgebied in te richten gronden.
16. Ten aanzien van het bepaalde in artikel 19, lid 3 sub g wordt gepleit voor minder spiegeling aan het gebouw van de Kijker.
Antwoord: deze bepaling is afkomstig uit het kwaliteitsplan. Hiermee wordt niet zozeer een spiegeling bedoeld met het gebouw van de Kijker, maar een architectonische relatie van een losse bovenbouw geplaatst op een plint, vergelijkbaar met de woontoren van de Kijker, die ook geplaatst is op een zelfstandige onderbouw met kantoren, zie blz. 37 van het kwaliteitsplan.

Kwaliteitsplan Station Zeezijde

Van de kant van het ROC kan men zich goed vinden in dit document naast het bestemmingsplan, omdat het een helder beeld geeft over de potenties van het gebied volgens de enveloppen voor de verschillende bouwlocaties en de wisselwerking daarmee met de openbare ruimte. Het ROC kan zich ook goed vinden in de hierbij nader gestelde kwaliteitseisen. De hoop wordt uitgesproken, dat het plan met de mogelijkheid van deze grote volumes voldoende draagkracht heeft in de buurt.

In verband met de realisatie van de plannen van het ROC kon de bouwlocatie aan de kant van de Joop Walenkamptunnel nog enigszins uitgebreid, waardoor het programma voor deze locatie beter haalbaar is. Uit stedenbouwkundig oogpunt is deze geringe uitbreiding aanvaardbaar.

5. Zuid-Hollandse Milieufederatie, Postbus 22344, 3003 DH, Rotterdam.

Van de kant van de Zuid-Hollandse Milieufederatie wordt het volgende opgemerkt over het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde.

Water

De Milieufederatie wijst er op, dat de waterparagraaf inmiddels een verplicht onderdeel betreft van het bestemmingsplan. Zij acht dit onderdeel nog te beperkt uitgewerkt in dit plan.

Verzocht wordt of de tekst van het wateradvies van het waterschap toegevoegd kan worden tot het plan. Ten behoeve van de waterberging zal rekening dienen te worden gehouden met een eis van minimaal 10 % wateroppervlak van het bruto stedelijk gebied. Ook zou een verbeterd gescheiden rioolstelsel toegepast moeten worden met een afkoppeling van schoon regenwater.

Milieu

-Externe veiligheid. De Milieufederatie acht het noodzakelijk, dat nagegaan wordt in hoeverre het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor getoetst is aan de geldende normen voor individueel risico en groepsrisico en daaraan ook voldoet. Zij vraagt zich dan ook af of een uitbreiding van dit vervoer in de huidige situatie met woningen en een ziekenhuis in de directe omgeving wel verantwoord is. Een toetsing van de reserveringsgegevens van Rained aan de geldende dient deel uit te maken van het plan.

-Luchtkwaliteit. Opgemerkt wordt dat het voor wat betreft de uitstoot van verontreinigende stoffen ten gevolge van het verkeer beter uitgegaan kan worden van prognoses voor 2005 en 2010 in plaats van 2015, omdat er voor dat jaar nog geen officiële emissieparameters beschikbaar zijn. De uitkomsten van deze berekeningen dienen dan getoetst te worden grenswaarden respectievelijk voor fijn stof en voor stikstofdioxide, die dan niet meer overschreden mogen worden. Dit geldt in het bijzonder voor fijn stof, waarin een verscherping van de normen is te verwachten.

-Energie en duurzaam bouwen. Gewezen wordt op het behoorlijke ambitieniveau van het lokale klimaatbeleid. De gemeente Leiden zou ook een ambitie uitgesproken hebben om het regionaal DuBoPlus-pakket toe te passen. Verzocht wordt dit toe te voegen aan de Milieuparagraaf.

Antwoord: Er zijn aan het ontwerp-bestemmingsplan in overleg met het Hoogheemraadschap van Rijnland twee uitgebreide nieuwe waterparagrafen toegevoegd aan de toelichting bij het ontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde, nl. paragraaf 2.8. water en 3.8. waterbeleid in relatie tot het bestemmingsplan.

Daarnaast is de milieuparagraaf, paragraaf 2.10. van de toelichting, op de door de Milieufederatie bedoelde punten mede naar aanleiding van het PPC advies aangepast en aangevuld.

6. De heer of mevrouw P. Vermeulen, Rijnsburgerweg 12, 2333 AA Leiden.

Deze bewoner van een oude poortwoning in casu het pand Rijnsburgerweg 12, maakt bezwaar tegen de bestemming tuin gegeven aan het perceel achter zijn of haar woning. Door de geprojecteerde woningbouw van 6 m hoog zal het geheel in de schaduw komen te liggen. Verzocht wordt aan dit stukje grond geen bestemming tuin te geven, maar een bestemming waarbij deze grond kan worden bebouwd.

Anders zal een verzoek om planschade door deze bewoner worden ingediend, omdat de planologische situatie ten opzicht van het vigerende bestemmingsplan zal verslechteren ten gevolge van het Bestemmingsplan Stationsgebied Zeezijde.

Antwoord:

De afstand tussen de geplande nieuwbouw bedraagt op de plantekening in het voorontwerp circa 7m. Het is mogelijk gebleken deze afstand te vergroten tot 10 m. De plankaart is op dit punt aangepast. Daarnaast kan onder de aandacht worden gebracht, dat de woningbouw, die geprojecteerd is langs de toegangsweg, volgens artikel 3.2.2. sub f voorzien dient te worden van een kap of vergelijkbare dakconstructie met zodanige helling of vorm, dat de bezonning in de aangrenzende tuinen zo min mogelijk wordt belemmerd. De bewoners van het pand Rijnsburgerweg 12 zullen dus niet op hoeven te kijken tegen een 6 m hoge muur van de nieuwbouw.

Binnen de bestemming tuin zijn voorts in artikel 15.2 al bepaalde bebouwingsmogelijkheden opgenomen. In het vigerende bestemmingsplan zijn de betreffende gronden gedeeltelijk bestemd voor verkeersdoeleinden en gedeeltelijk voor de nader uit te werken bestemming voor Medipark, Woondoeleinden en Hotel en Congrescentrum. Er was in dat plan niet voorzien in de aanleg van tuinen bij de Poortwoningen. De situatie in het onderhavige ontwerp wordt weliswaar gewijzigd, maar niet verslechterd voor de Poortwoningen.

7. Opmerkingen gemaakt tijdens de informatieavond gehouden op 14 januari 2004.

Het verslag van de informatieavond is toegevoegd aan de toelichting. Daaruit blijkt, dat er veel vragen waren over de verkeerssituatie in het plangebied voor nu en in de toekomstige situatie, wanneer het gebied verder is ontwikkeld conform het bestemmingsplan. De conclusie is dat er grote aandacht besteed moet worden aan de verkeersafwikkeling binnen het plangebied en de handhaving van de verkeersregels. Een duidelijkere inrichting van de Bargelaan zal daar toe bijdragen. Bij de verdere ontwikkeling van het gebied, waarbij het aantal verkeersdeelnemers naar verwachting verder zal groeien wordt de behoefte hieraan alleen maar groter.

Een aantal bewoners van het woongebouw de Kijker heeft verder de vrees uitgesproken, dat het Poortgebouw als gevolg van het bestemmingsplan te veel zal worden ingebouwd en daardoor niet goed tot zijn recht zal komen. Gewezen werd daarbij op de monumentale status van het gebouw.

Uiteengezet is tijdens deze avond, dat het Poortgebouw een heel eigen positie krijgt in het stedenbouwkundig plan als wand van een groene binnenhof, waardoorheen een voetgangersroute is gepland. Het zicht op het Poortgebouw blijft daardoor behouden. Er is die avond interesse kenbaar

gemaakt om zorgwoningen te realiseren in het plangebied. Verder is die avond de grondwaterstand aan de orde geweest. In het ontwerp-bestemmingsplan is een uitgebreide waterparagraaf opgenomen. Daarin wordt ingegaan op het beheer en de waterberging in het plangebied. Verwezen kan worden naar de paragrafen 2.8 en 3.8. In deze laatste paragraaf komt in het bijzonder de waterhuishoudkundige situatie bij realisatie van dit bestemmingsplan aan de orde. Ook is tijdens deze avond desgevraagd ingegaan op de hoogtes van de gebouwen in verband met de bezonning van het terras bij de horecagelegenheid bij het Stationsplein. Ook is uitgelegd, dat er vanuit de Kijker straks niet tegen een dichte wand aangekeken hoeft te worden, aangezien deze woningbouwlocatie 1 voor niet meer dan 60 % mag worden bebouwd. De hoogte van deze bebouwing mag niet meer dan 18 m bedragen. De begane vloer van de onderste woning van de Kijker ligt op een niveau van bijna 18 m, zodat de meeste bewoners straks over de nieuwbouw zullen heen kijken. Ook zal men vanuit de Kijker schuin langs de 60 m hoge nieuwbouw geprojecteerd aan de andere kant van het plein kunnen kijken. Ook is de concurrentie positie van de bestaande hotels met het geplande nieuwe hotel met congrescentrum in samenhang met de onderwijsgebouwen van het ROC op de locatie 8 aan de noordwestkant van het plein langs de spoorbaan aan de orde gesteld. Uitgelegd is dat er in Leiden een grote behoefte is aan uitbreiding van hotelkamers in de omgeving van het Station in relatie met de Universiteit en het LUMC in combinatie met congresruimte. Bovendien zal het hotel, als het wordt gerealiseerd, een functie vervullen voor het praktijkonderwijs ten behoeve van het ROC. Op een aantal punten zijn ook schriftelijke reacties ingediend na de informatieavond, zoals over de verkeerssituatie op de Bargelaan. De antwoorden gegeven op de informatieavond zijn voor het overige kennelijk bevredigend geweest op de informatieavond zelf, omdat op die punten nadere schriftelijke reacties verder zijn uitgebleven.

Vastgesteld bij het besluit van de raad van de gemeente Leiden d.d. 20 december 2005, nr. 05.0152

De Griffier, Mw. E.H.T. van der Vlist,

De Voorzitter, drs. H.J.J. Lenferink