

Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

De Leidse Schans

projectnr. 0237826
revisie 1.0
16 maart 2012

auteur(s)

S. Zondervan (MSc)

Opdrachtgever

VORM Ontwikkeling BV
Postbus 16
3350 AA PAPENDRECHT

datum vrijgave

16 maart 1012

beschrijving revisie

Definitief

goedkeuring

drs. D. van Dijck

vrijgave

drs. E.H. Oude Weernink

Datum van uitgave:

16 maart 2012

Contactadres:

Beneluxweg 7
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2012

Ingenieursbureau Oranjewoud

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

	blz.
1	De Leidse Schans 2
1.1	Inleiding..... 2
1.2	M.e.r-(beoordelings)plicht 2
2	Kenmerken van de activiteit; De Leidse Schans..... 4
2.1	Voorgenomen activiteit 4
3	Plaats van de activiteit; plan en studiegebied 7
3.1	Gebiedskarakteristiek van het plan- en studiegebied..... 7
3.2	Autonome activiteiten 9
4	Kenmerken van de potentiële effecten 10
4.1	Inleiding..... 10
4.1.1	Verkeer..... 10
4.1.2	Leefmilieu 11
4.1.3	Waarden..... 13
4.1.4	Bodem en water 14
5	Slotbeschouwing 15
6	Referenties..... 16

1 De Leidse Schans

1.1 Inleiding

Voor u ligt de aanmeldingsnotitie voor de m.e.r. beoordeling voor De Leidse Schans te Leiden. De Leidse Schans omvat de ontwikkeling van circa achttienhonderd studentenwoningen en circa tweehonderd starterwoningen. Om de ontwikkeling van de studentenhuisvesting mogelijk te maken, wordt een bestemmingsplan opgesteld dat een passend juridisch-planologisch kader voor de plannen biedt.

Voor realisatie van meer dan 2000 woningen geldt een milieueffectrapportage (m.e.r.)-beoordelingsplicht. Door middel van deze notitie vraagt de initiatiefnemer (VORM projectontwikkeling en Ballast Nedam) voor De Leidse Schans aan het bevoegd gezag (gemeenteraad van de gemeente Leiden) om te beoordelen of voor de voorgenomen activiteit, vanwege mogelijke belangrijke nadelige gevolgen het milieu, het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is.

Voor m.e.r.-beoordelingsplichtige projecten is in principe geen noodzaak voor het opstellen tot een MER, tenzij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. De initiatiefnemer is van mening dat in het geval van De Leidse Schans dit laatste niet het geval is en volstaan kan worden met alleen deze m.e.r.-beoordeling. Belangrijk in deze afweging is dat het project plaatsvindt in een stedelijke omgeving, als vervanging van bestaande stedelijke voorzieningen en er geen bijzondere waarden in het plangebied en de omgeving noemenswaardig geschaad worden.

Verklarende woordenlijst

Initiatiefnemer:	VORM Projectontwikkeling en Ballast Nedam
Bevoegd gezag:	Gemeenteraad van de gemeente Leiden
M.e.r.:	Het proces milieueffectrapportage
MER:	Het milieueffectrapport

1.2 M.e.r-(beoordelings)plicht

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. (gewijzigd 2011) wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten, die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten, die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Tot slot is voor activiteiten die wel genoemd zijn in bijlage D, maar die niet voldoen aan de gestelde drempelwaarde de verplichting tot een vormvrije m.e.r.-beoordeling in het ruimtelijk plan.

M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of wel of niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Het bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk / noodzakelijk zouden maken. Dit doet zij op basis van door de initiatiefnemer aangedragen informatie, verzameld in een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling.

Voor de analyse of een activiteit m.e.r.-plichtig dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig is, zijn een aantal zaken van belang:

1. Zijn de verschillende onderdelen van de voorgenomen ontwikkeling één geheel (ruimtelijk, functioneel) of is er sprake van losse op zich zelfstaande voornemens?
2. Bevat de voorgenomen ontwikkeling m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten?
3. Zo ja, worden de drempelwaarden voor de m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht overschreden?
4. In hoeverre is de voorgenomen ontwikkeling al vastgelegd in een ruimtelijk besluit of vergunning?

Tabel 1-1 M.e.r.-beoordelingsplicht en De Leidse Schans

cat. nr.	Activiteit	M.e.r.-beoordelingsplichtig in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:	M.e.r.-plichting indien:
D11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject (...)	Een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat (...)	Niet van toepassing

Voor De Leidse Schans kan gesteld worden dat:

1. de ontwikkeling één samenhangend geheel vormt;
2. de ontwikkeling valt onder de categorie stedelijke ontwikkelingsproject;
3. de drempelwaarde voor een m.e.r.-beoordeling van 2.000 woningen wordt met één woning overschreden (uitgaande dat studentenkamers als volwaardige woningen gerekend worden) en er geen directe m.e.r.-plicht geldt.
4. de voorgenomen activiteit niet mogelijk is binnen het vigerende bestemmingsplan.

Hieruit volgt dat voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan voor de ontwikkeling van De Leidse Schans een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.

Overweging bij de drempelwaarde met betrekking tot studentwoningen

Over de effecten van de ontwikkeling in relatie tot de grenswaarden is het te overwegen of een studentenkamer voor volwaardige woning gezien dient te worden voor wat het de milieueffecten betreft. De omvang van één kamer en de bijbehorende effecten tengevolge van het gebruik daarvan zijn kleiner dan van een gangbare woning. Het oppervlakte van een studentenwoning is aanzienlijk kleiner dan van een appartement of woning. Ook het autobezit en de verkeersgeneratie zijn aanzienlijk kleiner. Dit overwegende zullen effecten van de ontwikkeling ruimschoots minder zijn dan de effecten van een woonwijk met een vergelijkbaar aantal woningen, waarop de drempelwaarde voor de m.e.r.-beoordeling gebaseerd is. De initiatiefnemer heeft ervoor gekozen niet zelf deze afweging te maken, maar deze mee te geven in de m.e.r.-beoordeling. Hiermee wordt deze afweging voorgelegd aan het bevoegd gezag, zodat zij dit mee kan nemen in de afweging of voor de ontwikkeling een MER opgesteld moet worden.

Procedure van de m.e.r.-beoordeling

De initiatiefnemer heeft ervoor gekozen om voor De Leidse Schans een m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Met deze meldingsnotitie verzoekt de initiatiefnemer de gemeente om te beoordelen of een MER opgesteld moet worden en levert zij daarvoor de benodigde informatie aan.

Voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan moet de gemeente een besluit nemen over het opstellen van een MER. Indien de gemeente van mening is dat sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, dan dient een MER opgesteld te worden. Het bevoegd gezag dient vervolgens het beoordelingsbesluit openbaar bekend te maken.

De gemeente legt de meldingsnotitie ter inzage met het voorontwerp bestemmingsplan. Indien het bevoegd gezag op basis van deze meldingsnotitie m.e.r.-beoordeling "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu" aanwezig acht, dan wordt alsnog een milieueffectrapport opgesteld. Dat rapport wordt dan gezamenlijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het bevoegd gezag houdt bij haar beslissing rekening met de in bijlage III van de EU-Richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven omstandigheden. In bijlage III staan drie criteria met uitgangspunten per criterium:

- kenmerken van het project,
- plaats van het project
- kenmerken van het potentiële effect.

Het bevoegd gezag maakt bij haar beslissing gebruik van informatie van de initiatiefnemer over het gebied, het voornemen en de verwachte effecten verzameld in deze zogenaamde meldingsnotitie m.e.r.-beoordeling.

De Omgevingsdienst West-Holland zal deze meldingsnotitie beoordelen en de gemeente adviseren.

2 Kenmerken van de activiteit; De Leidse Schans

2.1 Voorgenomen activiteit

De Leidse Schans wordt een eigentijdse stadswijk met hoogbouwelementen. Beeldbepalend voor de wijk is de openbare ruimte, ontworpen als een gebied dat alle gebouwen bindt. De openbare ruimte is autovrij en parkachtig. Gebouwen hebben een grote verscheidenheid en variëteit; panden waarin grote studentenwoningcomplexen worden opgedeeld in kleinere telbare eenheden met een eigen entree; panden met gemeenschappelijke voorzieningen in de plint, panden met koopwoningen, hogere en lagere, smalle en bredere panden.

De ontwikkeling van De Leidse Schans past binnen geldende beleidskaders, waaronder de Nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de Provinciale structuurvisie en verordening, de Regionale structuurvisie Holland Rijnland 2020 en de Gemeentelijke structuurvisie Leiden 2025.



Gekleurde bouwblokken: nieuwe situatie

Grijze bouwblokken: bestaande, te handhaven situatie

Figuur 2-1 Schetsontwerp van de structuurvisie en de verkeersontsluiting

Er is een mogelijkheid tot fasering en flexibiliteit binnen de ontworpen structuur. Betaalbaarheid en bereikbaarheid van de woningen staat voorop. De meeste woningen hebben een huurprijs onder de bovengrens die de huurtoeslag aan jongeren onder de 23 jaar oplegt. Beeldbepalend in de wijk is de openbare ruimte, het hart van de wijk, dat De Leidse Schans tot één wijk samenbindt. Ondanks de hoge dichtheid wordt veel ruimte voor interactie en ontmoetingsmogelijkheden voor bewoners gerealiseerd. Aan het park liggen de studentenwoningen aan de noordzijde van het plangebied met daaronder voorzieningen als wasserette en café. In het zuidelijk deel van het plangebied bevinden zich vooral de koopappartementen. Voor het markante city living project (o.a. kortlopende verhuur en aanverwante faciliteiten) is ruimte in het noorden van het plangebied. In het zuiden opent het park zich naar het kanaal en geeft doorzichten naar park Cronesteyn.

- Openbare ruimte, water en groen: Het hart zorgt voor een prettig groen woonmilieu en bevat de centrale ontmoetingsplek voor de omwonenden. Vanuit deze gezamenlijke drager worden de gebouwen ontsloten. De inrichting van de buitenruimte is hoogwaardig. Er wordt zo min mogelijk verharding toegepast en zoveel mogelijk gras. De inrichting openbare ruimte past bij het beplantingsschema van Park Cronesteyn. De bestaande bomen worden zo veel mogelijk behouden.
- De waterstructuur sluit aan op het bestaande systeem en is geïntegreerd in de openbare ruimte. Het wateroppervlak neemt toe met circa 800 m². Hiermee wordt voldaan aan de watercompensatieopgave.
- Fietsers en voetgangers: De Leidse Schans kenmerkt zich door een fijnmazige structuur van paden. Deze paden verbinden de gebouwen en maken deze door de dimensionering ook bereikbaar voor hulpvoertuigen. Twee fietspaden doorkruisen het park en sluiten aan op belangrijke routes in de omgeving. Tevens bevinden zich tal van bushaltes in de directe omgeving van De Leidse Schans. Vanaf het station Leiden-Lammenschans is de locatie in vijf minuten te voet bereikbaar. Het groene binnengebied kenmerkt zich door de afwezigheid van autoverkeer.
- Verkeersontsluiting; De Leidse Schans is goed ontsloten op de Lammenschansweg waarna het verkeer rijdend van en naar het plangebied zich zal verspreiden in de richting van het centrum van Leiden of in zuidwestelijke richting naar Voorschoten of de A4. De afslagen van de A4 liggen op 5 minuten afstand. De locatie kan met de auto vanuit verschillende richtingen worden benaderd. Voor de berekening van de verkeersgeneratie is onderscheid gemaakt tussen studentenwoningen, koopwoningen, huurwoningen, commerciële ruimten en vrachtverkeer.
 - Studentenwoningen: Slechts een klein deel van de studenten beschikt over een eigen auto. Voor Leidse schans is aannemelijk gemaakt dat met minder dan 300 parkeerplaatsen voor studenten voorzien kan worden. De verkeersgeneratie vanuit de studentenhuisvesting bedraagt maximaal 588 mvt/etmaal.
 - Koop en huurwoningen: Er worden in totaal 200 woningen gerealiseerd. De verkeersgeneratie op een jaargemiddelde weekdag bedraagt op basis van de CROW circa 750 mvt/etmaal. Voor deze woningen wordt voorzien in nog eens circa 300 parkeerplaatsen.
 - Commerciële ruimten: Er wordt in totaal 1.100 m² BVO aan commerciële ruimten gerealiseerd. Het betreft hier (kleinschalige) voorzieningen gericht op de bewoners van het plan De Leidse Schans. Aannemelijk is dan ook dat deze voorzieningen niet of nauwelijks gemotoriseerd verkeer zullen trekken vanuit de omgeving.
 - Vrachtverkeer: Ten behoeve van de bevoorrading van de commerciële voorzieningen, het ophalen van het vuilnis en incidenteel het verhuizen van de bewoners zal het plan ook een beperkte hoeveelheid vrachtverkeer genereren. Voor de te realiseren commerciële voorzieningen is op basis van kentallen van CROW-publicatie 256 een verkeersgeneratie 5 bewegingen met zware vrachtvoertuigen per etmaal bepaald. Voor het verhuizen en het ophalen van huisvuil wordt uitgegaan van maximaal 4 bewegingen per etmaal.
- Parkeren: Het plan is zelfvoorzienend in parkeergelegenheid. De toegangsweg komt uit op binnenhoven waarin onderdeks geparkeerd wordt. Door middel van deks wordt de parkeerruimte aan het zicht onttrokken. In de deks wordt ruimte gelaten voor de lichtinval en de sociale veiligheid.
- Bouwvlakken en bouwhoogten; Het grondeigendom van De Leidse Schans omvat een oppervlakte van ca. 5 ha. en bestaat uit zes bouwvelden. Het plan betreft een afwisseling van hoog- en laagbouw. De laagbouw heeft gemiddeld 6 lagen en verspringt zoveel mogelijk in hoogte om de losse panden te benadrukken. Drie hoogbouwaccenten markeren de planvorming. Door vormen hoogteaccenten voor Leiden. De zichtbaarheid vanaf de Lammenschansweg en de Kanaalweg is een cruciaal ontwerpuitgangspunt in het masterplan.

Tabel 2-1 Kenmerken van de voorgenomen activiteit

Plandeel	Omvang
Plangebied	ca. 5 hectare
Studentenwoningen	ca. 1800 stuks
Woningen	ca. 200 stuks
Ondersteunende commerciële voorzieningen	maximaal 1100 m ² bvo
Bouvvelden (5 a 6 bouwlagen)	6 stuks
Hoogteaccenten (tot 16 bouwlagen)	3 accenten op bouwveld
Parkeerplaatsen	ca. 560 stuks
Fietsenstallingen	ca. 3600 m ² bvo

Indien de exploitatie van de studentenhuysvesting stopt, is door middel van een wijzigingsbevoegdheid het omzetten van een deel van de studentenhuysvesting in woningen mogelijk. Omdat die wijziging zal leiden tot meer voertuigbezit is de voorwaarde opgenomen dat in dat geval ook aanvullende parkeervoorzieningen worden in het noordoosten van het plangebied. Een ontsluiting richting kanaalweg behoort ook tot de mogelijkheden.

Het bestaande gebruik van het plangebied wordt beëindigd. De bijbehorende bestemmingen vervallen. Dit betreft het voormalig ROC en de bijbehorende parkeervoorzieningen.

3 Plaats van de activiteit; plan en studiegebied

3.1 Gebiedskarakteristiek van het plan- en studiegebied

Plangebied

Het plangebied De Leidse Schans wordt begrensd door de Kanaalweg, het kantorenpark Kanaalpark, ROC Lammenschans nieuwbouw, de bedrijvenstrip langs de Lammenschansweg, de wateropslag van Dunea (voormalig Duinwatermaatschappij Zuid-Holland) en een aantal daaraan grenzende woningen. Het terrein is circa 5 hectare groot. De huidige bestemming van het plangebied is geregeld in het 'Partieel uitwerkingsplan Leiden - Cronesteinsepolder 1961', vastgesteld op 7 augustus 1961. Dit bestemmingsplan is een aantal keer gedeeltelijk herzien, o.a. ten behoeve van de nabijgelegen scholencluster en ter uitsluiting van de vestiging van detailhandel aan de Lammenschansweg en bedrijven met een grote geluidsoverlast. In onderstaande figuur is de ligging en begrenzing van het plangebied opgenomen.



Figuur 3-1 Plan- en studiegebied De Leidse Schans

Het huidige Lammenschanspark dateert uit de jaren '70 van de vorige eeuw en bestaat uit verschillende gebouwen die in gebruik zijn voor onderwijs. Typisch voor de het plangebied zijn de geïsoleerde ligging ten opzichte van de andere deelgebieden van de Lammenschansdriehoek, de matige architectonische uitstraling van de gebouwen en de eenvoudige inrichting van de openbare ruimte. De gebouwen worden van elkaar gescheiden door verkeers- en parkeerruimte met een aantal groenstroken en watergangen. Het gebied is bereikbaar vanaf de Lammenschansweg. Door de nieuwbouw van het ROC is de onderwijsfunctie van dit gebied niet langer noodzakelijk.



Figuur 3-2 Luchtfoto van het plangebied (bron: <http://www.leiden.nl/Lammenschanspark>)

Binnen het plangebied zijn enkele boomgroepen en bomenrijen langs parkeervoorzieningen, op pleinen en langs watergangen. Deze bomen en watergangen bepalen gedeeltelijk de ruimtelijke structuur van het plangebied, maar het betreft gedeeltelijk ook snippergroen, dat geen deel uitmaakt van de groenstructuur of de weginrichting.

Verkeer van en naar het plangebied wordt via de weg Lammenschanspark afgewikkeld op de Lammenschansweg. Dit is een gebiedsontsluitingsweg met een doorgaand verkeer karakter. Er is geen verbinding naar de Kanaalweg. In het plangebied wordt hoofdzakelijk op eigen terrein geparkeerd en er zijn geen vrijliggende fietspaden of openbaar vervoer.

Studiegebied

Het plangebied maakt deel uit van de Lammenschansdriehoek, waarin woonbuurten worden omgeven door bedrijfs- en kantoorpanden. De belangrijkste wegen in de omgeving van plangebied zijn weergegeven in de onderstaande figuur. Bij het ROC is een bushalte met OV-routes in diverse richtingen. Belangrijke dragers van de ruimtelijke structuur nabij het plangebied zijn de Lammenschansweg, het spoor en het Rijn - Schiekanaal ten westen, noorden en zuidoosten van het plangebied.

Het plangebied maakt deel uit van een functioneel gemengd gebied, waar bedrijven, detailhandel en kantoren naast elkaar voorkomen. De bebouwing in de omgeving bestaat uit relatief grootschalige bedrijfspanden, die op korte afstand van elkaar staan, waardoor sprake is van een stevige bebouwingwand richting de Lammenschansweg. Op het terrein op de hoek van de Lammenschansweg en de spoorlijn, ter hoogte van het NS-station Leiden-Lammenschans, is recent de nieuwbouw van het ROC Leiden gerealiseerd. Dit gebouw vormt door zijn grootte en hoogte (tot circa 50 meter) een bijzonder landmark.

Het Kanaalpark, direct ten noorden van het plangebied is gerealiseerd vanaf de jaren '80 van de vorige eeuw en bestaat uit een aantal solitaire kantoorpanden, die zijn gegroepeerd rond de weg Kanaalpark. Het gebied rondom de kantoren is vooral in gebruik als parkeerterrein, afgewisseld met (snipper)groen en waterpartijen. Aan het zuidelijk deel van de Kanaalweg, ten zuiden van het Lammenschanspark, zijn enkele aangebouwde woningen aanwezig. Achter deze woonbebouwing bevindt zich een terrein van de waterleidingmaatschappij. Over de Lammenschansweg, op korte afstand van het plangebied, loopt een aantal buslijnen de stad in. Het NS-Station Leiden-Lammenschans ligt direct ten noorden van het plangebied, aan de spoorlijn Leiden-Utrecht. In de omgeving van het plangebied komen nauwelijks vrijliggende fietsroutes voor. Alleen langs de Kanaalweg is een vrijliggend fietspad aanwezig. Hoewel er

geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn, maakt de Lammenschansweg onderdeel uit van het hoofdfietsnet van Leiden (conform de fietsnota gemeente Leiden, 1995).

Het belangrijkste structurerende groen- en waterelementen is de historische Trekvlies aan de westzijde van het plangebied. Het Rijn-Schiekanaal grenst aan het polderpark Cronesteyn, waardoor de oostelijke rand van het gebied een groen karakter heeft. Dit wordt nog versterkt doordat ook de noordelijke berm van de Kanaalweg een groene inrichting heeft. Ook langs de spoorlijn en Lammenschansweg ten noorden en westen van het plangebied is groen aanwezig.

3.2 Autonome activiteiten

Voor de m.e.r. beoordeling is relevant of in de omgeving nog autonome ontwikkelingen zijn waarvan de (milieu)effecten kunnen cumuleren met de voorgenomen activiteit.

Autonoom wordt de ontsluiting voor het ROC Lammenschans geregeld. Deze valt gedeeltelijk binnen het plangebied van De Leidse Schans. Deze ontsluiting wordt zodanig aangelegd dat De Leidse Schans hierop direct kan worden ontsloten. Daarnaast worden ten noordwesten van het plangebied, aan de Ananasweg, autonoom appartementen gerealiseerd. In de verkeers-, lucht-, en geluidsonderzoeken die liggen aan de basis van het bestemmingsplan en deze aanmeldingsbrief ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling is rekening gehouden met deze ontwikkelingen.

Autonoom is aanleg van de Randweg-Oost en voorzien. Hiermee is in de effectbepaling rekening gehouden door in de verkeersgerelateerde studies met scenario's te werken. Nu al kan worden opgemerkt dat de effecten van deze ontwikkeling niet van dien aard zijn dat deze zouden kunnen leiden tot een andere beoordeling over het al dan niet uitvoeren van een m.e.r.

Nieuw bestemmingsplan 'Lammenschansdriehoek'

De gemeente Leiden werkt momenteel aan een nieuw bestemmingsplan voor de gehele Lammenschansdriehoek. Omdat de bestemmingsplanprocedure voor De Leidse Schans gelijktijdig met de procedure voor bestemmingsplan Lammenschansdriehoek verloopt en die situatie verwarring zou kunnen veroorzaken, is ervoor gekozen de locatie uit het laatstgenoemde bestemmingsplan te houden. Het plan Lammenschansdriehoek is conserverend van aard en houdt nadrukkelijk rekening met de komst van de studentencampus. Er worden binnen dat plan geen noemenswaardige nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Zodoende is geen sprake van het knippen van milieueffecten van samenhangende ontwikkelingen voor zover dat relevant kan zijn voor de een milieueffectrapportage.

4 Kenmerken van de potentiële effecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn per milieuthema de effecten van het plan De Leidse Schans beschreven. De effecten zijn beschreven ten opzichte van de toekomstige (autonome) situatie, zonder de ontwikkeling De Leidse Schans. Gekeken is naar effecten binnen het plangebied effecten die daarbuiten, in het studiegebied, optreden.

4.1.1 Verkeer

Verkeersgeneratie

Slechts een klein deel van de studenten beschikt over een eigen auto. Die studenten die over een auto beschikken zal daarnaast ook maar een beperkt deel daadwerkelijk zijn of haar auto dagelijks gebruiken. Er is geen kengetal voor de verkeersgeneratie van studentenwoningen. Om die reden is aansluiting gezocht bij de in het planboek Leidse Schans opgenomen parkeerbalans. Daaruit kan worden geconcludeerd dat ten behoeve van de studenten bijna 300 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Aangezien veel studenten niet dagelijks gebruik zullen maken van hun eigen auto is uitgegaan van een gemiddelde van 2 bewegingen per parkeerplaats. Voorgaande uitgangspunten leiden tot een totale verkeersgeneratie voor de studentenhuysvesting van nog geen 600 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Op basis van kengetallen (CROW) is daarbovenop voor de koop- en huurwoningen een verkeersgeneratie berekend van circa 600 en 150 mvt/etmaal. De totale verkeersgeneratie voor de woningen bedraagt hiermee circa 1.350 mvt/etmaal. De daadwerkelijke toename van verkeer is kleiner, omdat binnen het plangebied de bestaande verkeersaantrekkende voorzieningen verdwijnen.

De verkeersgeneratie voor de (kleinschalige) commerciële voorzieningen op een jaargemiddelde weekdag bedraagt op basis van de CROW bij volledige invulling door winkels circa 600 mvt/etmaal. Echter, het betreft hier voorzieningen die zijn gericht op de bewoners van het plan De Leidse Schans. Aannemelijk is dan ook dat deze voorzieningen niet of nauwelijks gemotoriseerd verkeer zullen trekken vanuit de omgeving en dat de daadwerkelijke verkeersgeneratie (ruim) onder de generatie van circa 600 mvt/etmaal ligt.

Ten behoeve van de bevoorrading van de commerciële voorzieningen, het ophalen van vuilnis en incidenteel het verhuizen van de bewoners zal het plan ook een beperkte hoeveelheid vrachtverkeer genereren. Voor de te realiseren commerciële voorzieningen is op basis van kentallen van CROW-publicatie 256 bedraagt de verkeersgeneratie 5 bewegingen met vrachtvoertuigen per etmaal. Voor het verhuizen en het ophalen van huisvuil wordt uitgegaan van maximaal 4 bewegingen per etmaal.

Verkeersafwikkeling

De ontwikkeling wordt ontsloten op de Lammenschansweg waarna het verkeer rijdend van en naar het plangebied zich zal verspreiden in de richting van het centrum van Leiden of in zuidwestelijke richting naar Voorschoten of de A4. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de nieuw ontwikkelde verbinding tussen de Lammenschansweg en het ROC Lammenschans. Met het ontwerp van deze verbinding is rekening gehouden met de ontwikkeling van De Leidse Schans. Ook de Lammenschansweg heeft met autonome verkeersintensiteit van circa 20.000 mvt/etmaal en een intensiteit/ capaciteit (I/C) verhouding van minder dan 0,7 in 2022 (Goudappel Coffeng, maart 2012) ruim voldoende capaciteit voor de afwikkeling van het verkeer inclusief De Leidse Schans.

Parkeren

Stedenbouwkundig uitgangspunt is dat het plangebied gebied zelfvoorzienend is met betrekking tot parkeren. Op basis van kengetallen is hiervoor binnen het plangebied ruimte voor circa 560 parkeerplaatsen opgenomen. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor de studenten, de overige woningen en de voorzieningen voldoet aan de vastgestelde parkeernormen van de Gemeente Leiden. Tevens wordt voorzien in voldoende fietsenstallingen.

Indien de exploitatie van de studentenhuysvesting stopt, is door middel van een wijzigingsbevoegdheid het omzetten van studentenhuysvesting in woningen mogelijk. Omdat die wijziging zal leiden tot meer

voertuigbezit is hierbij een voorwaarde dat in dat geval ook aanvullende parkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Hiervoor is in het plan ruimte opgenomen. Ook voor de afwikkeling van dit verkeers is voldoende restcapaciteit op de Lammenschansweg en eventueel de Kanaalweg.

Verkeersveiligheid

In het plangebied zijn voorzieningen voor het langzaam verkeer (fiets en wandelaar) die aansluiten op langzaam verkeer routes in de omgeving. Snel en langzaam verkeer binnen en buiten het plangebied kan hiermee gescheiden plaatsvinden, wat positief is voor de verkeersveiligheid.

4.1.2 Leefmilieu

Geluid

Geluid binnen het plangebied

De verkeersstromen op de Lammenschansweg en de Kanaalweg veranderen ten gevolge van de aanleg van de Ringweg-Oost. Daarmee verandert ook de geluidssituatie in het plangebied. Om die rede zijn scenario's met en zonder de Ringweg-Oost doorgerekend (DGMR, februari, 2012).

In beide scenario's treedt ter plaatse bij twee bouwblokken ten gevolge van verkeer op de Kanaalweg een maximale geluidbelasting op van 57dB. De maximale geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de Lammenschansweg is 50 dB.

Met de Ringweg-Oost wordt voor 159 (studenten)woningen in het plangebied de voorkeursgrenswaarde van 48dB overschreden (68 hoger dan 53dB). Zonder deze Ringweg-Oost betreft dit 194 (studenten)woningen (70 hoger dan 53dB). De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden.

Bij de verlening van de hogere waarde zal de Omgevingsdienst West-Holland het toepassen van geluidarm asfalt op de Kanaalweg als eis stellen. Dat brengt een reductie van 3 dB en een afname met 30 tot 39 overschrijdingen van de grenswaarde met zicht mee. Voor 55 (studenten)woningen is dan nog een voorziening nodig voor de buitenruimte, bijvoorbeeld glazen afsluitbare panelen op de balkons.

Gelet op het feit dat de ontwikkeling een belangrijke stedelijke inbreiding betreft en dat geluidisolerende maatregelen te treffen zijn om te voldoen aan de geluideisen is de geluidssituatie in het plangebied geen belemmering voor de ontwikkeling van De Leidse Schans. Uit akoestisch onderzoek blijkt voorts dat de benodigde geluidruimte van omliggende bedrijven op basis van hun activiteiten niet tot de woningen reikt.

Geluid in de omgeving

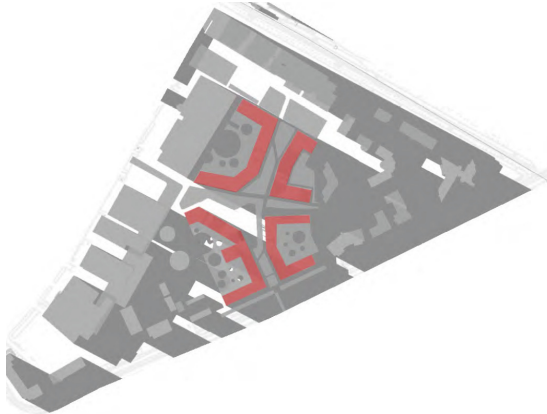
De geluidverandering in de omgeving ten gevolge van de ontwikkeling zal niet of nauwelijks waarneembaar zijn. Voor een verandering van het geluid met 1 dB is een verkeerstoename van circa 25 % noodzakelijk. De verkeersgeneratie ten gevolge van De Leidse Schans betreft, afhankelijk van het wegvak op de Lammenschansweg, hooguit enkele procenten. Het effect van De Leidse Schans op verkeersgeluid in de omgeving is zodoende ruim minder dan 1 dB. In het plangebied zijn geen andere relevante geluidbronnen.

Lucht

De verandering van de luchtkwaliteit is met name gerelateerd aan de verandering van verkeersbewegingen. Doordat in het plangebied een bestaande stedelijke bestemming door een andere wordt vervangen en de verkeersaantrekkende werking van De Leidse Schans relatief beperkt is wordt de luchtkwaliteit door de voorgenomen activiteit niet noemenswaardig beïnvloed. Uit berekening (Oranjewoud, maart 2012) blijkt geen overschrijding van de gestelde grenswaarden voor jaargemiddelde concentraties fijn stof en stikstofoxiden. Ook de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof wordt niet meer dan het maximale aantal van 35 keer per jaar wordt overschreden.

Schaduwwerking

De hoogbouwaccenten, tot maximaal 55 meter hoogte, zorgen voor schaduwwerking. De positie van de torens is zo gekozen dat de schaduwwerking op de omgeving van het plangebied minimaal is. Alleen ten noordoosten van het plangebied, bij de appartementen aan de Kanaalweg zal in de late avond in juni / juli enige nieuwe schaduwwerking optreden (Mecanoo, oktober 2011).



Lichtgrijs: Bouwblokken

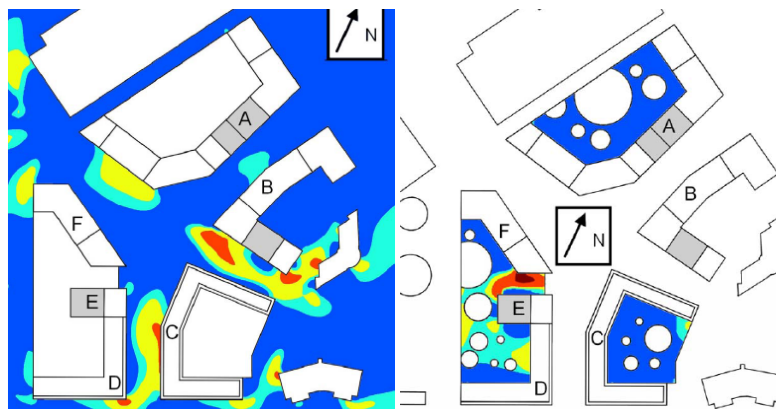
Donkergrijs: Schaduw (inclusief schaduw van bestaande te handhaven bebouwing)

Rood: Nieuwe bouwblokken

Figuur 4-1 Schaduwwerking op maaiveld, 21 juni 20:00 uur

Wind

Bouwblokken en vooral hoogbouwaccenten hebben effecten op de luchtstroming. Binnen het plangebied zijn plaatselijk maatregelen (afscherming of aangepast gebruik) nodig omdat hinder vanwege wind kan ontstaan.



Overschrijdingskans P(v>5 m/s)	Klasse	Activiteiten en beoordeling windklimaat		
		Doorlopen	Slechteren	Langdurig zitten
< 2,5 %	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5 %	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10 %	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20 %	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20 %	E	Slecht	Slecht	Slecht

Figuur 4-2 Windhinder op maaiveld (links) en de leefdekken (rechts)

Een beperkt risico op windgevaar treedt mogelijk zeer lokaal binnen het plangebied op ten zuiden van blok B en F. Op deze locaties zijn op maatregelen als schermen, groenvoorzieningen, ontoegankelijke maken, of aangepast gebruik gewenst (Cauberg-Huygen, maart 2012).

Externe veiligheid

Uit de quickscan externe veiligheid (Oranjewoud, maart 2012) blijkt dat drie risicobronnen in de nabijheid van het plangebied (de N206 en de inrichtingen De Bruggen en Cronesteyn 1) zijn gelegen. Bij nadere beschouwing zijn de risico's van deze bronnen echter dusdanig beperkt dat de ontwikkelingen in het plangebied er niet door worden beperkt. Een beknopte verantwoording van het groepsrisico is onderdeel van het bestemmingsplan. Nader onderzoek als onderdeel van een m.e.r. is niet noodzakelijk

Milieurimte

Op grond van de vigerende bestemmingsplancapaciteit kan worden vastgesteld dat een voldoende woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd ter plaatse van de toekomstige woningen, aangezien de indicatieve milieuzoneringsafstanden behorende bij de bedrijfsbestemmingen en de werkelijke bedrijfsactiviteiten kleiner zijn dan de werkelijke afstand tot de woonbestemming binnen het plangebied (uitgaande van een vastgesteld bestemmingsplan "Lammenschansdriehoek"). In algemene zin kan gesteld worden dat de bedrijfsbelangen van omliggende bedrijven door ontwikkeling van De Leidse Schans niet worden geschaad (Oranjewoud, maart 2012).

4.1.3 Waarden

Natuur

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur of Natura 2000-gebied. Ook is vanwege de grote afstand tot Natura 2000-gebieden en de geringe verandering van verkeersbewegingen geen externe werking te verwachten.

Binnen het plangebied is geen beschermde flora aangetroffen. Enkele vleermuissoorten zijn fouragerend aangetroffen, maar deze vormen geen belemmering voor de ontwikkeling. Ook vormt de ontwikkeling geen belemmering voor deze vleermuissoorten.

Ook zijn enkele broedplaatsen aangetroffen van de zilvermeeuw, kleine mantelmeeuw, heggemus en de winterkoning. Met de werkzaamheden voor De Leidse Schans moet met deze soorten rekening gehouden worden, bijvoorbeeld door werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Er zijn geen jaarrond beschermde nestplaatsen of andere soorten met een strikt beschermingsregime aanwezig. In het westen van het plangebied is één sloot geschikt voor enkele beschermde waterdieren, waaronder tiendoornige stekelbaars en de kleine watersalamander. Met de werkzaamheden kunnen effecten op deze soorten voorkomen worden door ontsnappingsmogelijkheden naar andere watergangen te bieden. (BSR, oktober 2011)

(Cultuur)historie en archeologie

De archeologische verwachtingskaart geeft voor het plangebied een middelhoge trefkans weer. Echter, omdat de ondergrond door eerdere ontwikkelingen en ondergrondse kabels en leidingen al grootschalig verstoord is en de ontwikkeling vooral op deze verstoorde gronden plaatsvindt, is de daadwerkelijke kans op het treffen van archeologische vondsten laag. Op basis van het bureau- en veldonderzoek is in overleg met het bevoegd gezag geadviseerd om het plangebied vrij te geven voor wat betreft archeologie (Oranjewoud, maart, 2012).

Binnen het plangebied zijn geen beschermde cultuurhistorische waarden. In de omgeving is het park Cronesteyn wel aangewezen als provinciaal landschap. De ontwikkeling heeft hierop geen effect.

Landschap en stadssilhouet

De ontwikkeling vindt plaats binnen een stedelijke omgeving met hoogbouwaccenten, waaronder het in 2011 geopende en circa 50 meter hoge ROC ten noorden van het plangebied. Onderdeel van de voorgenomen ontwikkeling zijn nog drie hoogbouwelementen.

Zichtbaarheid van de hoogbouwelementen in het plan vanuit het provinciale landschap 'Park Cronesteyn' is niet per definitie ongewenst. Sterker nog, de zichtbaarheid van hoogbouwelementen aan de randen van stadsrandwijken wordt in de hoogbouwvisie van de gemeente als gewenst beschouwd, omdat het de herkenbaarheid van de stad(sdelen) verbetert en, in het geval van de grens tussen Park Cronesteyn en de Lammenschansdriehoek, het verschil tussen stad en land benadrukt. Zolang de

zichtbaarheid van de hoogbouwelementen niet te dominant op het karakter van de omliggende beschermde gebieden drukt, kan dit op grond van de hoogbouwvisie juist als een gewenst stedenbouwkundig gegeven worden omschreven. De hoogbouw mag de beleving vanuit het beschermd stadsgezicht niet aantasten. De hoogbouw is, mede vanwege het ROC, niet goed zichtbaar vanuit de Zuidelijke Schil, waarmee de beleving van de binnenstad niet wordt aangetast. De Leidse Schans leidt weliswaar tot een verandering van het stadsilhouet, maar dit heeft geen belangrijke effecten op het landschap (Mecanoo, oktober 2011).



Figuur 4-2: Aanzichten vanuit het Cronesteinpad, het Knotterpad en het Lammenschansplein

4.1.4 Bodem en water

Bodem

Het plangebied kent geen bijzondere bodemwaarden. Bij bodemonderzoek van het plangebied in 2004 en 2011 zijn geen asbestverdachte materialen waargenomen (UDM-west, september 2011). Plaatselijk is de zwak puinhoudende grond licht verontreinigd met kobalt en lood en/of matig verontreinigd met barium. In de zwak tot matig baksteenhoudende grond zijn geen verontreinigingen aangetroffen. De plaatselijk sterk baksteen- en kolengruishoudende zandige ondergrond is licht verontreinigd met barium, kobalt, koper en zink en matig verontreinigd met nikkel.

De verkregen resultaten geven in principe geen aanleiding tot het verrichten van vervolgstappen (Milieudienst West-Holland, december 2011). Ter plaatse van Lammenschanspark 1 heeft een school gestaan met daarin een practicumlokaal voor onderzoek aan auto's. Dit wordt gezien als een verdachte locatie van beperkte omvang. Ook indien sanering noodzakelijk is, vormt dit geen belemmering voor de ontwikkeling van de Leidse Schans. Nader onderzoek hoeft niet per se plaats te vinden in het kader van het bestemmingsplan. Op basis van milieuhygiënisch oogpunt zijn geen belemmeringen aanwezig ten aanzien van het voorgenomen gebruik. Er zijn geen belangrijke effecten op de bodem.

Water

In het plangebied is door de voorgenomen ontwikkeling sprake van een afname van het oppervlakte aan verharding. Wel moet voorzien worden in watercompensatie vanwege het naastgelegen ROC (bijna 800 m²) en moeten bestaande watergangen in worden gecompenseerd. Met het voorliggende plan wordt aan deze eisen voldaan. Tevens wordt voorzien in een gescheiden rioolstelsel en kan voldaan worden aan eisen met betrekking op beheer en onderhoud van de watergangen. Er zijn hiermee geen belangrijke effecten op het watersysteem (Oranjewoud, oktober 2011).

5 Slotbeschouwing

De ontwikkeling vervangt een bestaande stedelijke bestemming binnen een stad. De milieukwaliteit in de omgeving wordt in sterke mate bepaald door de stedelijke omgeving, waaronder de omliggende wegen. Het verkeer van en naar De Leidse Schans en het parkeren binnen het plangebied worden op toereikende wijze geregeld. De verandering van de geluidssituatie en luchtkwaliteit ten gevolge van de verandering van verkeer zal niet of nauwelijks waarneembaar zijn. Ook zijn er geen belangrijke effecten in het kader van de (externe) veiligheid. Het milieueffect van een eventuele wijziging van het plan ten behoeve van meer reguliere woningen of een tweede ontsluiting is niet dermate dat dit tot andere conclusies zal leiden.

Binnen het plangebied zijn geen belangrijke effecten op bodem-, water-, cultuurhistorische of archeologische waarden of natuur. Met het plan wordt voldaan aan wettelijke eisen met betrekking tot de milieukwaliteit binnen en buiten het plangebied. Effecten die optreden zijn gerelateerd aan de hoogbouw (landschap en schaduw) en de geluidbelasting op (studenten)woningen binnen het plangebied ten gevolge van de omliggende wegen.

Overwegende dat:

- de verandering van verkeer en verkeersgerelateerde effecten ten opzichte van de autonome situatie (waarin binnen het plangebied ook stedelijke functies aanwezig zijn) minimaal is;
- de effecten op alle andere aspecten, zowel binnen als buiten het plangebied beperkt of afwezig zijn;

is de initiatiefnemer van mening dat er geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu bestaan.

Daarbij ook overwegende dat:

- de m.e.r.-beoordelingsgrens van 2000 woningen minimaal overschreden wordt en dit bovendien grotendeels studentenwoningen betreft;
- geen alternatieven voor de ontwikkeling zijn die voor een milieueffectrapportage relevant zijn;
- een milieueffectrapportage niet méér inzicht geeft in de milieueffecten ten behoeve van de besluitvorming dan deze m.e.r.-beoordeling en de onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan;
- bij een m.e.r.-beoordelingsplicht het uitgangspunt is dat géén MER uitgevoerd dient te worden, tenzij er belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu bestaan;

is de initiatiefnemer van mening dat er geen noodzaak bestaat tot het uitvoeren van een milieueffectrapportage ten behoeve van het te nemen ruimtelijk besluit.

De initiatiefnemer legt door middel van deze notitie de uiteindelijke afweging voor aan het bevoegd gezag.

6 Referenties

Inschrijving planconcept De Leidse Schans, Vorm ontwikkeling, PM JAAR

Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011

Partieel uitwerkingsplan Leiden - Cronesteinsepolder 1961', Gemeente Leiden, 1961

Regionale structuurvisie Holland Rijnland, gemeentelijk samenwerkingsverband Holland Rijnland, 2009

Structuurvisie Leiden 2025, Gemeente Leiden, 2009

Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland', Provincie Zuid-Holland, 2010

Onderzoeken

Akoestisch onderzoek verkeer Bestemmingsplan De Leidse Schans, M.2010.1483.05.R001, DGMR,
februari 2012.

Beoordeling van het bodemonderzoek Lammenschanspark, Milieudienst West-Holland, 27 december
2011

Bezonningsstudie De Leidse Schans, Mecanoo, oktober 2011

Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (karterende boringen) Leidse Schans,
Archeologische Rapporten Oranjewoud 2011/94, Ingenieursbureau Oranjewoud, maart 2012

Flora- en faunawetonderzoek Lammenschanspark, Leiden (project 0672), inclusief quick scan
Lammenschansweg 134a (project 0715), bSR, 17 oktober 2011

Luchtkwaliteitonderzoek Leidse Schans, Rapportage in het kader van Titel 5.2 Wm, Ingenieursbureau
Oranjewoud, maart 2012

Notitie milieuruimte en externe veiligheid studentencomplex Leidse Schans, Ingenieursbureau
Oranjewoud, maart 2012

Stedenbouwkundig windhinderonderzoek met CFD, De Leidse Schans te Leiden, 20111514-03, Cauberg-
Huygen Raadgevende Ingenieurs, 23 maart 2012

Toelichting Watertoets De Leidse Schans, Ingenieursbureau Oranjewoud, 7 oktober 2011

Verkeersintensiteiten 2022, Goudappel Coffeng, maart 2012

Verkenkend milieukundig bodemonderzoek en verhardingsonderzoek ter plaatse van
Lammenschanspark de Leiden, 11050259, UDM-West BV 27 september 2011