

RAADSVOORSTEL 15.0007

Rv. nr.: 15.0007

B en W-besluit d.d.: 10 februari 2015

B en W-besluit nr.: 15.0135

Naam programma:

Bereikbaarheid

Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg

Aanleiding:

Naar aanleiding van het doorlopen van de zienswijzenfase en de daarbij ingediende zienswijze (één zienswijze), dient de gemeenteraad een besluit te nemen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg.

Doel:

In het bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg wordt de ongelijkvloerse kruising van de Kanaalweg met de spoorlijn Utrecht-Leiden juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Kader:

Project Kanaalweg- Zuid

Het project Kanaalweg-Zuid (spooronderdoorgang en aansluitende wegvlakken) is onderdeel van het Kaderbesluit Ringweg Oost van 7 januari 2010 (RV.09.0118). De gemeenteraad heeft dit kaderbesluit bij behandeling van de Bestuursrapportage 2014 met uitzondering van dit onderdeel ingetrokken. Inmiddels is het project Kanaalweg-Zuid nader uitgewerkt en kan tot besluitvorming gericht op de uitvoering worden overgegaan.

Op donderdag 27 november 2014 heeft de gemeenteraad het uitvoeringsbesluit voor het project Kanaalweg-Zuid vastgesteld (RV.14.0099). De bouw van de spooronderdoorgang in de Kanaalweg en de aanpak van de aansluitende wegvakken start medio 2016 en duurt ongeveer 1,5 jaar. De gemeente en ProRail zijn tot de start van de bouw bezig met de voorbereiding op de bouw. De voorbereiding bestaat onder andere uit de aanbesteding van het project, het wijzigingen van het bestemmingsplan, het verleggen van kabels en leidingen en het instellen van een omleiding.

Bestuursovereenkomst HOV-NET Zuid-Holland Noord

In de Bestuursovereenkomst HOV-NET Zuid-Holland Noord (RV.13.0019) is voor de gemeente Leiden een realisatieverplichting van de spooronderdoorgang Kanaalweg opgenomen. De spooronderdoorgang is één van de compenserende maatregelen waarmee aan de norm van spoorveiligheid wordt voldaan, die als gevolg van de in 2018 voorgenomen frequentieverhoging op het spoor Leiden-Utrecht wordt overschreden. De realisatie van de spooronderdoorgang is daarmee een randvoorwaarde voor de frequentieverhoging.

Structuurvisie Leiden 2025, Kadernota en Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid

Voor het onderdeel bereikbaarheid neemt de Structuurvisie de uitgangspunten van de Kadernota Bereikbaarheid uit 2009 over. In de Kadernota Bereikbaarheid heeft de gemeente Leiden de autonome ontwikkelingen tot 2020 in beeld gebracht. Er wordt geconcludeerd dat tussen 2005 en

2020 het verkeer in de Leidse regio nog aanzienlijk in omvang toeneemt. Het gevolg daarvan is dat de bereikbaarheid van Leiden zonder maatregelen verder verslechtert.

Eén van die maatregelen is de realisatie van de Spooronderdoorgang Kanaalweg. Hiermee wordt bijgedragen aan de doelen uit de Structuurvisie 2025 en de Kadernota Bereikbaarheid. Ook wordt met deze ongelijkvloerse kruising het ongevalrisico beperkt. Dit is op zich al een vooruitgang, maar is daarnaast ook noodzakelijk gelet op de beoogde frequentieverhoging op het spoor.

Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse vigeren de bestemmingsplannen Lammenschansdriehoek (2014 onherroepelijk) en Zuidelijke Schil (2012 onherroepelijk). Hoewel de functies op hoofdlijnen gelijk blijven, met autoverkeer, railverkeer en langzaam verkeer, past de aanleg van de spooronderdoorgang toch niet binnen de genoemde bestemmingsplannen. Deze strijdigheid komt met name door de constructie van de tunnelbak, die deels buiten de verkeersbestemming valt en niet binnen de aangrenzende bestemmingen past.

Wet ruimtelijke ordening

Ingevolge artikel 3.1 Wro stelt de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente één of meer bestemmingsplannen vast, waarbij ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen en met het oog op die bestemming regels worden gegeven.

Overwegingen:

Resultaten inspraak en vooroverleg

Op grond van de participatie- en inspraakverordening 2012 van de gemeente Leiden heeft het voorontwerpbestemming Spooronderdoorgang Kanaalweg van 20 juni 2013 tot en met 1 augustus 2013 voor inspraak ter inzage gelegen in het Stadhuis en het Stadsbouwhuis. Op 2 juli 2013 is een inloopavond gehouden. In totaal zijn 5 inspraakreacties ontvangen. Tevens heeft gedurende voornoemde periode het wettelijk verplichte vooroverleg plaatsgevonden. In totaal zijn geen vooroverlegreacties ontvangen.

Alle reacties zijn samengevat en voorzien van een antwoord in de Nota Inspraak en Vooroverleg, die op 30 september 2014 door het college is vastgesteld en als input is gebruikt voor het ontwerp bestemmingsplan.

Zienswijzefase

Het ontwerp bestemmingsplan is vervolgens na besluitvorming ter inzage gelegd van donderdag 9 oktober 2014 tot en met woensdag 19 november 2014 voor het indienen van zienswijzen. Er is 1 zienswijze ingediend. De zienswijze ziet met name op de nut en noodzaak van het project afgezet tegen de kosten. De zienswijze is samengevat en voorzien van een antwoord in de zienswijzennota bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg d.d. januari 2015. De zienswijze heeft niet geleid tot een aanpassing van het plan. Wel is een aantal ambtelijke wijzigingen opgenomen.

Afbakening plangebied

Het gebied dat de verbeelding van het bestemmingsplan beslaat is kleiner dan het project Kanaalweg-Zuid. Het project Kanaalweg-Zuid bestaat uit de deelprojecten (1) spooronderdoorgang Kanaalweg en (2) revitalisering aansluitende wegvakken. Het plangebied van bestemmingsplan behelst alleen de spooronderdoorgang Kanaalweg. Met de revitalisering van de aansluitende wegvakken Kanaalweg-Zuid wordt de staat van dit deel van de Kanaalweg verbeterd en zal tevens geluidsarm asfalt worden toegepast. Dit deel van het project is niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Dit heeft te maken

met het feit dat de betreffende delen buiten het plangebied reeds voorzien in een toereikende juridisch-planologische regeling.

Financiën:

In januari 2009 is door de gemeente Leiden een subsidieaanvraag ingediend voor Spoorse doorsnijdingen, tweede tranche. Door het voormalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat is voor de realisatie van de spooronderdoorgang subsidie decentralisatie-uitkering toegekend (Min.V&W; DGMO-2009/2856; 8 juni 2009). Deze subsidie uitkering is in 2013 door de gemeente ontvangen. Met het ontvangen subsidiebedrag is het overgrote deel van de kosten voor het deelproject de spooronderdoorgang gedekt.

Planschade

De verwachting is dat er als gevolg van onderhavige planologische wijziging geen planschade op zal treden.

Bijgevoegde informatie

1. Bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg (NL.IMRO.0546.BP00098-0301), bestaande uit een toelichting met bijlage, regels met bijlage en een verbeelding, gedateerd op januari 2015;
2. Zienswijzennota bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg, gedateerd op januari 2015.

RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders (raadsvoorstel 15.0007 van 2015), mede gezien het advies van de commissie,

BESLUIT:

- 1 In te stemmen met de beantwoording van de zienswijze en de ambtelijke wijzigingen, zoals verwoord in de Zienswijzennota Spooronderdoorgang Kanaalweg, gedateerd op januari 2015;
- 2 Het bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg te wijzigen ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan volgens de in de Zienswijzennota bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg voorgestelde wijzigingen, te weten:

Toelichting (aan de regels en verbeelding zijn geen wijzigingen aangebracht):

1	In paragraaf 1.1 Aanleiding wordt onderstaande tekst: <i>De wens om de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer op de Kanaalweg te verbeteren zijn de aanleiding voor deze spoorse onderdoorgang. Daarnaast zijn er onlangs afspraken gemaakt met de provincie Zuid-Holland over frequentieverhoging van het spoor.</i> Vervangen door: <i>In de Bestuursovereenkomst HOV-NET Zuid-Holland Noord met de Provincie Zuid-Holland (RV.13.0019) is voor de gemeente Leiden een realisatieverplichting van de spooronderdoorgang Kanaalweg opgenomen. De spooronderdoorgang is één van de compenserende maatregelen waarmee aan de norm van spoorveiligheid wordt voldaan, die als gevolg van de in 2018 voorgenomen frequentieverhoging op het spoor Leiden-Utrecht wordt overschreden. De realisatie van de spooronderdoorgang is daarmee een randvoorwaarde voor de frequentieverhoging.</i>
---	---

2	In paragraaf 4.7 Cultuurhistorie is de tekst met betrekking tot de Nota Cultureel Erfgoed verwijderd en vervangen door de tekst met betrekking tot de nieuwe Erfgoednota 2014-2020.
3	In paragraaf 4.7 Cultuurhistorie is bij de beschrijving van het plangebied onderstaande zin verwijderd: Het plangebied ligt buiten het aangewezen beschermd stadsgezicht (ten noorden van het plangebied). Zoals later in de tekst aangegeven staat valt het plangebied deels binnen het beschermd stadsgezicht Zuidelijke Schil.
4	Naar aanleiding van een nieuwe Regionale Verkeer en Milieukaart (RVMK) dat in het eerste kwartaal van 2015 door Holland Rijnland is vastgesteld, is het onderzoek dat reeds in mei 2013 was uitgevoerd naar de aanvaardbaarheid van effecten voor de leefbaarheidsaspecten wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit geactualiseerd. Dit geactualiseerde onderzoek is als bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. Dit onderzoek vervangt het oude onderzoek van mei 2013.
5	Naar aanleiding van het geactualiseerde onderzoek wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit is paragraaf 4.5 van de toelichting aangepast aan de conclusie van dit onderzoek. De conclusie met betrekking tot het reconstructieonderzoek is ongewijzigd. De conclusie met betrekking tot het uitstralingseffect van de reconstructie is gewijzigd en zelfs verbeterd ten opzichte van het oude onderzoek. Onderstaande tekst is komen te vervallen: <i>Uit het onderzoek blijkt dat alleen ten gevolge van verkeer op de parallel Kanaalweg de toename hoger is dan afgerond 2 dB. De toename bedraagt hier maximaal 4 dB, waarbij de maximale geluidsbelasting 53 dB bedraagt.</i> <i>Bij het onderzoek naar het uitstralingseffect dient ingevolge artikel 99 lid 2 Wgh onderzocht te worden of sprake is van een significante toename (=1,5 dB) van geluid. Indien er geen sprake is van een significante toename (zoals hier het geval) dient wel de aanvaardbaarheid van de eventuele geluidstoename inzichtelijk te worden gemaakt, maar wordt niet formeel getoetst aan de normstelling uit de Wgh. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid is wel gebruik gemaakt van de normen uit de Wgh. De hoogst optreden geluidsbelasting bedraagt 53 dB ten gevolge van het verkeer op de parallel Kanaalweg en blijft daarmee ruim beneden de uiterste grenswaarde die de Wet geluidhinder noemt (63 dB voor binnenstedelijke woningen wanneer de weg gezoneerd zou zijn). De ondervonden geluidsbelasting is daarmee aanvaardbaar. Gezien het niet overschrijden van de maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB, is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.</i> Deze tekst wordt vervangen door onderstaande tekst: <i>Uit het onderzoek blijkt dat geen toename is van afgerond 2 dB of meer, zodat dat geen sprake is van reconstructie ingevolge de Wgh. Er blijft dan ook sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.</i>
6	Paragraaf 6.2.3. met betrekking tot de procedure is gewijzigd naar de huidige stand van zaken. Aan deze paragraaf is onderstaande zin toegevoegd: <i>Tegen het ontwerp bestemmingsplan is één zienswijze ingediend. Voor een samenvatting van de ingediende zienswijze en de reactie daarop wordt verwezen naar de Zienswijzennota, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd.</i>

3 het bestemmingsplan met IDN-nummer NL.IMRO.0546.BP00098-0301, getiteld 'bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg', gewijzigd digitaal vast te stellen;

4 het bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg gewijzigd analoog vast te stellen;

- 5 het bestand o_NL.IMRO.0546.BP00098-0301.dwg vast te stellen als ondergrond voor de
verbeelding bij het bestemmingsplan Spooronderdoorgang Kanaalweg.

Gedaan in de openbare raadsvergadering van 19 maart 2015,

de Griffier,

de Voorzitter,

