



Leiden

Bestemmingsplan Woontoren Bètaplein



Inspraaknota

Inspraaknota bestemmingsplan Woontoren Bètaplein	
Procedure	Artikel 3.1 Wro
Procedureonderdeel	Beantwoording inspraakreacties
Datum	25 juni 2015

1. Inleiding

Op 11 februari 2014 heeft het College van Burgemeester en Wethouders het voorontwerp bestemmingsplan Greentower vastgesteld en conform de gemeentelijke 'Participatie- en inspraakverordening 2012' voor een termijn van 6 weken ter inzage gelegd voor het indienen van inspraakreacties. Omdat de informatieve bewonersbrieven over de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan bij een groot deel van de omwonenden niet bleken te zijn bezorgd, is de inspraakperiode verlengd tot 30 april 2014. Op 20 maart 2014 heeft een inloopavond plaatsgevonden, waar belangstellenden nadere informatie over het plan konden krijgen van de gemeente, de ontwikkelaar en de architect. Tijdens de inspraaktermijn zijn 121 reacties van omwonende huishoudens en andere belanghebbenden ontvangen. Naar aanleiding van die inspraakreacties is het plan aangepast en opnieuw gepresenteerd, waarna ook op het aangepaste plan een reactie is ontvangen van het comité 'Nee tegen de toren'.

In deze inspraaknota wordt eerst kort de voorgeschiedenis van het project en de verdere bestemmingsplanprocedure beschreven. Vervolgens zijn de ontvangen inspraakreacties zakelijk weergegeven en beantwoord, en reageert de gemeente op het door het comité aangeboden alternatieve plan. De nota sluit af met een staat van wijzigingen, die zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

2. Voorgeschiedenis

De oostelijke Lammenschansdriehoek (het gebied tussen de spoorlijn Leiden - Alphen a/d Rijn, de Kanaalweg en de Lammenschansweg) is in de gemeentelijke Structuurvisie Leiden 2025 aangewezen als locatie voor de ontwikkeling van een gemengd stedelijk woon- en werkmilieu. De aanleiding daartoe was het vrijkomen van het zogenaamde Lammenschanspark, een gebied van ca. 4,5 hectare in het hart van de driehoek, nadat het ROC Leiden besloot haar faculteiten in het Lammenschanspark te verplaatsen naar een nieuw gebouw direct ten zuiden van NS-station Lammenschans.

De ontwikkeling van een studentencampus in het Lammenschanspark heeft de potentie voor de herontwikkeling van de rest van de driehoek aanzienlijk vergroot. De campus voegt immers niet alleen 2300 nieuwe Leidenaren aan het gebied toe, waardoor het draagvlak voor nieuwe voorzieningen in de driehoek wordt vergroot, maar de campus verbetert ook de ruimtelijke kwaliteit in het gebied, niet in de laatste plaats omdat het waardevolle verbindingen legt tussen het Kanaalpark, de Kanaalweg, de Lammenschansweg en het Bètaplein. Verbindingen die voorheen niet bestonden, en waardoor het gebied niet goed kon functioneren. Door deze kwaliteitsslag zien nu ook andere eigenaren in de driehoek kansen tot waardecreatie door herontwikkeling. Die herontwikkelingen helpen de gemeente aan nieuwe woningen, waaraan een grote en groeiende behoefte bestaat in de Leidse regio.

Om de verdere herontwikkeling van de Lammenschansdriehoek ruimtelijk te kunnen sturen, en te borgen dat onder andere een goede ontsluitingsstructuur, een sluitende waterbalans en ruimte voor plezierige, groene openbare ruimten ontstaan, heeft de gemeenteraad in december van 2012 de 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek' vastgesteld. De Ontwikkelstrategie is geen blauwdrukplan, maar vormt een leidraad om een marktgeleide, organische herontwikkeling van de driehoek te stimuleren, door toepassing te geven aan een faciliterend (in plaats van actief) grondbeleid. Dat faciliterende grondbeleid behelst dat de gemeente waar mogelijk én waar dat in de ontwikkelstrategie past, de bestaande grondeigenaren stimuleert en in staat stelt om tot ontwikkeling van het eigen perceel over te gaan, bijvoorbeeld door het aanpassen van het planologisch instrumentarium aan concrete ontwikkelinitiatieven.

De Ontwikkelstrategie schetst het wensbeeld van een hoogteaccent op de oostelijke kop van het Bètaplein, met een hoogte van 50 tot 70 meter, om het plein zowel in fysieke als functionele zin een passende afsluiting te geven. Eigenaar Green Real Estate BV heeft zich bereid verklaard op het naastgelegen perceel (Kanaalpark 142) ook een definitieve oplossing te bieden voor het stallen van de vele fietsen, brommers en scooters van de leerlingen en docenten van het Da Vinci College en ROC Leiden, dat het Level-gebouw bij Leiden Centraal op termijn afstoot, maar verder gaat in het ROC Lammenschanscomplex. Die fietsen en brommers staan nu in tijdelijke stallingen ten oosten van het Bètaplein.

Zowel de realisatie van een woontoren met multifunctionele plint op het perceel Kanaalpark 145 als een stalling- en garagegebouw op het naastgelegen perceel passen niet in het vigerende bestemmingsplan. Op basis van een eerste ontwerp van de toren en het bijbehorende garagegebouw is daarom een nieuw voorontwerp bestemmingsplan opgesteld, dat op 11 februari 2014 is vrijgegeven door het College en van 27 februari tot en met 30 april 2014 ter inzage heeft gelegen voor het indienen van inspraakreacties. Op dat voorontwerp bestemmingsplan zijn inspraakreacties van 121 omwonende huishoudens en andere belanghebbenden ontvangen.

De ingediende inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan zijn in paragraaf 4 van deze inspraaknota samengevat weergegeven. Een aantal inspraakreacties, evenals enkele constructieve overleggen met het comité 'Nee tegen de toren', gaven de gemeente aanleiding het plan aan te passen. De aanpassingen hebben vooral tot doel gehad de woontoren minder goed zichtbaar te laten zijn vanuit de naastgelegen Professorenwijk, de schaduweffecten van de toren te verminderen en bovendien betere aansluiting te vinden bij de architectuur van de jaren '30 en '40 wijk. Het aangepaste ontwerp van de toren is aan omwonenden gepresenteerd tijdens een nieuwe inloopavond op 5 november 2014. Als reactie op die inloopavond heeft het comité 'Nee tegen de toren' een alternatief plan laten opstellen door 'Mei architects and planners' uit Rotterdam, met de naam Joppensztoren.

3. Vervolg bestemmingsplanprocedure

De inspraakreacties op het aanvankelijke torenontwerp (de 'Greentower 1.0' met een hoogte van 70 meter) zijn beantwoord in tabel 4.2. Daar waar de inspraakreacties tot aanpassingen aan het bestemmingsplan hebben geleid is dat aangegeven in de laatste kolom van tabel 4.2. Ambtshalve wijzigingen zijn toegelicht in de staat van wijzigingen. In paragraaf 4.3 reageert de gemeente vervolgens op het plan voor de Joppensztoren van Mei architecten.

Deze inspraaknota vormt het sluitstuk van het inspraaktraject op het bestemmingsplan. Het ontwerp bestemmingsplan, waarin alle in deze nota genoemde wijzigingen zijn verwerkt, wordt nu samen met de inspraaknota opnieuw voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze tweede inzagetermijn staat het eenieder nogmaals vrij een reactie op het bestemmingsplan te geven. In tegenstelling tot de eerdere reacties op het voorontwerp bestemmingsplan worden reacties op het ontwerp bestemmingsplan geen 'inspraakreacties' genoemd, maar 'zienswijzen'. Zienswijzen worden niet gericht aan het College van B&W, zoals dat bij de inspraakreacties het geval was, maar aan de gemeenteraad.

Na afloop van de zienswijzentermijn verzameld het College alle aan de raad gerichte zienswijzen, en stelt zij een zienswijzennota op, die in opbouw vergelijkbaar is met deze inspraaknota. Vervolgens worden de zienswijzennota en het definitieve bestemmingsplan aan de griffier van de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling aangeboden. Indieners van een zienswijze krijgen gelijktijdig ook een kopie van de zienswijzennota.

De raadscommissie behandelt het bestemmingsplan doorgaans twee maal. Indieners van een zienswijze die hun zienswijze mondeling bij de raadscommissie willen toelichten krijgen daartoe de gelegenheid tijdens de eerste raadscommissievergadering. Bij een tweede vergadering wordt het bestemmingsplan inhoudelijk behandeld en wordt een advies uitgebracht aan de gemeenteraad, om het plan al dan niet gewijzigd vast te stellen. Tijdens de gemeenteraadsvergadering kunnen vervolgens nog moties en amendementen tegen het voorstel worden ingebracht door de raadsleden.

Nadat het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt het bestemmingsplan voor de derde keer ter inzage gelegd. Tijdens die termijn kunnen indieners van een zienswijze, die zich niet kunnen verenigen met (onderdelen van) het vastgestelde bestemmingsplan, een beroepschrift indienen bij de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State. Een dergelijk beroepschrift kan alleen gericht zijn tegen die aspecten van het plan waartegen ook de zienswijze was ingebracht. Daarnaast kunnen belanghebbenden een beroepschrift indienen tegen de onderdelen van het vastgestelde bestemmingsplan die zijn gewijzigd ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

In tegenstelling tot het voorontwerp bestemmingsplan draagt het ontwerp bestemmingsplan niet de naam 'Greentower', maar de naam 'Woontoren Bètaplein'. In enkele oudere onderzoeksrapporten, waarvoor geen aanleiding bestond ze te actualiseren, is de naam 'Greentower' nog wel terug te vinden, als werknaam voor het beoogde gebouw. Om echter te benadrukken dat de woontoren niet de naam 'Greentower' zal krijgen is die naam in alle nieuwere rapporten, evenals de toelichting van het bestemmingsplan vervangen.

4. Beantwoording van de ontvangen inspraakreacties

4.1 Lijst van indiener(s) (geanonimiseerd obv de Wet bescherming persoonsgegevens):

[illegible]

	Samenvatting ingekomen inspraakreactie	Reactie van het College	Gevolgen voor het bestemmingsplan
A	Thema: Algehele nut en noodzaak tot herontwikkeling en noodzaak tot hoogbouw		
A1	De beoogde locatie voor de beoogde woontoren en de bijbehorende garage zouden niet moeten worden herontwikkeld, want in de eventuele woningbouwbehoefte, de behoefte aan kantoorruimte en/of de behoefte aan een parkeergarage kan op een andere wijze adequaat worden voorzien. <i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 13, 16 t/m 22, 24 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 86, 88 t/m 115</i>	Inspraakreacties A1 t/m A12 bevatten deels dezelfde zorgen en argumenten, die in de kern neer komen op de stelling dat er geen behoefte bestaat aan de functies in de beoogde nieuwe woontoren aan de kop van het Bètaplein en voor zover die behoefte wel bestaat, daaraan ook invulling kan worden gegeven op een andere locatie of op een andere manier. Om de verschillende inspraakreacties niet te generaliseren, maar het standpunt van het College ook niet bij elke afzonderlijke inspraakreactie te hoeven herhalen, is ervoor gekozen één reactie te geven, die op alle punten in deze inspraakreacties ingaat. Dat is bij een aantal andere thematisch bij elkaar horende inspraakreacties om dezelfde reden ook gedaan.	In paragraaf 2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is uitgebreider stilgestaan bij de positieve belangen die het College ziet in de ontwikkeling van de woontoren.
A2	De Nota Wonen 2020, die als basis dient voor het voorontwerp bestemmingsplan, is door sterk gewijzigde economische omstandigheden volstrekt achterhaald. Er zijn minder kopers en verhuizers, de woonwensen zijn gewijzigd en de financiering is problematisch. Het ROC-pand aan de Lammenschans is daar een sprekend voorbeeld van. Verwezen wordt naar een interview met de directeur van het ROC. <i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 13, 16 t/m 22, 24 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 86, 88 t/m 115</i>	Het College ziet vier positieve belangen in een herontwikkeling van de kop van het Bètaplein, die samen maken dat de bouw van een multifunctioneel woongebouw juist hier als een zeer wenselijke ontwikkeling wordt gezien. Die vier positieve belangen zijn: 1) Het aanpakken van kantoorleegstand in het Kanaalpark door het uit de markt nemen van de twee incurante, leegstaande kantoorpanden in het plangebied (Kanaalpark 142 en Kanaalpark 145). 2) Het realiseren van een definitieve fiets- en brommerstalling voor leerlingen en docenten van het ROC-Lammenschans en het Da Vinci College, op een zodanige manier dat het Bètaplein vrij kan blijven van de honderden fietsen en brommers die er tot eind 2014 gestald werden. 3) Het bieden van een stedenbouwkundige en functionele beëindiging van het Bètaplein, die bijdraagt aan de mogelijkheid het plein als plezierige ontmoetingsruimte met een functie als buurtcentrum te beleven. 4) Het bijdragen aan een oplossing voor de forse woningbehoefte in de Leidse regio, en specifiek in het segment voor starterappartementen.	
A3	Er is geen enkele maatschappelijke noodzaak te verzinnen, dat het inleveren van persoonlijk woongenot en het aantasten van het aanzien van de wijk rechtvaardigt. De woontoren en bijbehorende voorzieningen voorzien niet in de werkelijke behoeften van Leidenaren of mensen die Leiden wil trekken als inwoner of ondernemer. <i>Ingediend door 70</i>	Het tegengaan van de aantasting van het cultuurhistorische karakter van de Professorenwijk en het uitsluiten van negatieve stedenbouwkundige gevolgen als schaduw-, licht-, geluid- en parkeerhinder vormen de voornaamste negatieve belangen, die juist zijn gediend bij een beperktere of zelfs helemaal geen herontwikkeling. Tussen die positieve en negatieve belangen zal de gemeente een goede balans moeten vinden. In veel van de ontvangen inspraakreacties worden de bovengenoemde negatieve belangen in het planvormingsproces tot nu toe als 'onderbelicht' of 'volledig gepasseerd' omschreven. Daarop gaan we verderop in deze inspraaknota graag in. De positieve belangen die het College in de herontwikkeling erkent worden in veel inspraakreacties juist als 'overschat' of 'niet relevant' bestempeld. Het College ziet die vier positieve belangen echter wel degelijk als zeer actueel en van groot belang.	
A4	De appartementenmarkt is door de crisis ronduit slecht. De begane grond van de toren is bestemd voor 'commerciële voorzieningen', maar de plint van het naastgelegen ROC-gebouw staat praktisch leeg. Er is dan ook geen nut en noodzaak dit project te realiseren.	Dat er een forse, uitgestelde woningbehoefte bestaat wordt bevestigd door periodiek	

	<i>Ingediend door 116</i>	geactualiseerde bevolkingsprognoses en woningbehoefteramingen van ABF Research (getiteld 'Primos' respectievelijk 'Socrates'), die in het kader van onder andere de 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' en de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' in opdracht van het Rijk, de provincie en de regio Holland Rijnland zijn opgesteld. Die woningbehoefte is in de 'Nota Wonen 2020' (vastgesteld in 2013), vertaald naar wenselijke woonmilieutyperingen per wijk. Het doel van de vaststelling van de Nota Wonen 2020 was juist om beter rekening te kunnen houden met de gewijzigde woningmarkt, want de oude 'Woonvisie 2005-2015' was nog gebaseerd op woningbehoeftetrends van vóór de recente economische crisis.	
A5	Voordat wordt overwogen om tot nieuwbouw over te gaan, zou eerst moeten worden onderzocht of de tienduizenden vierkante meters leegstaande kantoren in Leiden niet kunnen worden benut voor het oplossen van de woningnood. <i>Ingediend door 101</i>	De wijzigingen in de woningmarkt hebben zich in Leiden geuit in een afgenomen vraag naar grotere appartementen en huurwoningen in het lagere sociale én het dure segment en een toegenomen behoefte aan starterwoningen, huurwoningen met een huurprijs net boven de liberalisatiegrens en levensloopbestendige woningen voor huishoudens die extramurale zorg behoeven. Dat die behoefte actueel en zelfs weer groeiende is, wordt bevestigd door de razendsnelle afzet van starterwoningen in de gehele stad, waaronder de in aanbouw zijnde campus aan de Kanaalweg. Alle 208 starterwoningen daar waren binnen drie maanden verkocht. En een zeer snelle verkoop van woningen zien we sinds het tweede kwartaal van 2014 ook bij alle andere nieuwbouwprojecten in Leiden en omgeving, zoals Skyline Next, Groenoord, het Haagwegterrein, het Churchillpark en Verde Vista Meerburg. Van een crisis op de woningmarkt is in Leiden geen sprake meer.	
A6	Het feit dat het Bètaplein een “stevige stedenbouwkundige afsluiting” vraagt, legitimeert niet dat voorbij kan worden gegaan aan de negatieve uitstraling van het gebouw. Mocht het vanuit stedenbouwkundig oogpunt of om exploitatietechnische redenen noodzakelijk zijn binnen het plangebied een woontoren te ontwikkelen, dan is het mogelijk die elders binnen het plangebied te situeren, waar de effecten minder groot of zelfs niet aan de orde zijn. Die alternatieve locaties zijn niet onderzocht, terwijl de processtappen uit de Ladder voor duurzame verstedelijking dat wel vereisen. Het Bètaplein hoeft ook niet per definitie door een hoogteaccent beëindigt te worden. Door een juiste toepassing van goede architectuur, vorm en kleur, kan eveneens met een geringere bouwhoogte een goede afsluiting van het Bètaplein worden gerealiseerd. Op het gebied van nut en noodzaak van een toren met een hoogte van 70 meter verdient het bestemmingsplan een deugdelijke ruimtelijke onderbouwing, waarin de keuze voor de voorgestelde locatie en hoogte beter is onderbouwd. <i>Ingediend door 14</i>	Sterker nog: de voortzettende trend van kleiner wordende huishoudens zorgt volgens het Rijk en de provincie voor een actuele woningvraag in de gehele Leidse regio van 27.000 nieuwe eengezinswoningen tot 2040. Als Leiden haar in de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' afgesproken aandeel in die woningontwikkeling wil realiseren, dan zal de grootste inbreidingslocatie van de gemeente (de Lammenschansdriehoek) aanzienlijk meer moeten bijdragen dan 208 starterwoningen in het Lammenschanspark en 140 appartementen in de nieuwe woontoren aan het Bètaplein. Ook in de rest van de Lammenschansdriehoek werkt de gemeente daarom samen met de eigenaren van de verschillende percelen aan herontwikkelingsplannen, en ook bij die projecten wordt de hoogte gezocht. Er is nadrukkelijk geen sprake van de luxe om de volledige Leidse woningbehoefte met slechts één 70 meter hoge woontoren op te kunnen lossen, en daarvoor een keuze uit een aantal verschillende ontwikkellocaties in de driehoek af te wegen. Elke potentiële ontwikkel- en transformatielocatie in de Lammenschansdriehoek zal haar bijdrage moeten leveren aan die woningbouwopgave. Een achterblijvende woningproductie heeft immers tot gevolg dat de woningprijzen sneller zullen stijgen dan de autonome prijsontwikkeling op langere termijn, waardoor de toegankelijkheid van de regionale woningmarkt voor nieuwkomers en starters beperkt	

A7	Het is onduidelijkheid waarom een 70 meter hoge toren nodig is om op het Bètaplein de gewenste 'geborgenheid' te creëren. Het zou helpen een aantal pleinen als voorbeeld te noemen waar hoogbouw de gewenste 'geborgenheid' creëert. <i>Ingediend door 23</i>	wordt en de woonlasten van met name huurders in de vrije sector zullen stijgen. Dat is een scenario dat het College graag zoveel mogelijk voorkomt. Zoals terecht opgemerkt moet ook de transformatie van leegstaande kantoorruimte bijdragen in de woningbouwopgave, en op dat vlak worden ook successen geboekt. Het kantoorpand op het perceel Kanaalpark 143 wordt bijvoorbeeld momenteel verbouwd tot een appartementencomplex met 54 kleine huurwoningen, maar ook panden aan de Verbeekstraat en Schipholweg krijgen een nieuwe bestemming. Daar waar leegstaande kantoorpanden nog niet worden omgezet naar woningen komt dat in de regel omdat de betreffende eigenaren niet bereid zijn of in staat zijn om op de boekwaarde van die panden af te schrijven, waardoor transformatie niet rendabel kan zijn. Dat komt dus niet zozeer omdat de gemeente niet aan functiewijzigingen wil meewerken of de optie tot benutting van leegstaande kantoorpanden over het hoofd ziet.	
A8	De beoogde hoogte van de toren, van 70 meter, zou volgens de architect goed passen vanuit het perspectief van het Bètaplein. Welke hoogte passend is valt echter niet objectief vast te stellen, dat is namelijk afhankelijk van de subjectieve voorkeur (en wensen) van mensen. Voor de bewoners van de Professorenwijk is de hoogte van de voorgestelde toren in ieder geval niet passend. <i>Ingediend door 94</i>	In tegenstelling tot de bovengenoemde panden die momenteel worden getransformeerd, geldt voor de leegstaande kantoorpanden op de percelen Kanaalpark 142 en 145 (waar de nieuwe woontoren en bijbehorende garage zijn voorzien) dat een herontwikkeling meer voor de hand ligt dan een functiewijziging van het bestaande vastgoed. Dit omdat daarmee ook de drie andere eerder genoemde doelen kunnen worden bereikt: het realiseren van een definitieve oplossing voor het stallen van de fietsen- en brommers van leerlingen en docenten van het ROC-Lammenschans en Da Vinci College, het leveren van een grotere bijdrage aan de regionale woningbouwambities, en het beëindigen van het Bètaplein met een derde wand (de vierde wand wordt gevormd door een eveneens nog te ontwikkelen gebouw ter plaatse van het bestaande bedrijfsverzamelgebouw aan de westkant van de Lammenschansweg, de zogenaamde 'Ananasweglocatie').	
A9	De beoogde woontoren zou in hoogte aansluiting moeten vinden bij de hoogte van de laagste toren van het ROC-complex (ca. 30 meter), omdat de nieuwe toren ook het dichtste bij het betreffende deel van het ROC-gebouw is gepland. <i>Ingediend door 101</i>	Het huidige kantoorpand Kanaalpark 145 kan die gewenste rol als stedenbouwkundige en functionele beëindiging van het plein niet vervullen. Het pand vindt simpelweg onvoldoende aansluiting bij de schaal van het plein en gaat teveel verscholen achter het ROC-Lammenschanscomplex om als pleinwand te kunnen worden ervaren, waardoor het plein eerder zou blijven aanvoelen als een brede boulevard dan als een afgesloten plein. Een andere architectuur van het bestaande kantoorpand helpt daarbij niet veel: het gaat wel degelijk om massa en locatie. Het ontwerpen van de toren is daarmee in tegenstelling tot hetgeen wordt gesuggereerd in reactie A10 zeker ook een stedenbouwkundig vraagstuk en niet alleen een klus voor een architect. Ten aanzien van inspraakreactie A7: het Gustav Mahlerplein in Amsterdam illustreert zowel hoe pleinbeëindigingen die in verhouding staan met de omvang van een groot plein geborgenheid creëren als hoe de afwezigheid van zo'n beëindiging aan de andere zijde van het plein dat juist niet doet. De term 'geborgenheid' moet overigens niet als synoniem voor 'knusheid' of 'gezelligheid' worden gezien, maar als tegenhanger van het ongemak dat menigeen ervaart bij het zich begeven in grote, lege ruimten (agorafobie). De inrichting van het Bètaplein met 'groene eilanden' en het planten van bomen draagt daar ook aan bij.	
A10	De voorgestelde hoogte van de toren wordt nodig geacht om van het Bètaplein een echt plein te maken. Hiermee gaat de stedenbouwkundige op de stoel van de architect zitten: het is immers aan de architect om het gebouw een gevel te geven die recht doet aan de inpassing. Bovendien bepaalt het maaiveld het "plein" en niet de bouwhoogte van één van de zijden. In het ontwerp van het Bètaplein zijn vlakken met groen en bomen gevisualiseerd. Die beperken het doorzicht op de nieuwe toren, zodat de bouwhoogte de genoemde afsluitingsfunctie veel minder of totaal niet zal vervullen. Er wordt bovendien niet beargumenteerd waarom twee andere zijden van het plein geen (hoge) bebouwing vergen (die blijven beperkt tot 25 meter). Aan de zijde van de Lammenschansweg blijft het	Naast zijn slecht aansluitende schaal en positie is de entree van het bestaande kantoorgebouw van het plein afgekeerd en is de begane grondlaag ongeschikt voor	

	plein zelfs helemaal onbebouwd. <i>Ingediend door 73</i>	voorzieningen die bijdragen aan de beoogde functie van het plein als levendige ontmoetingsruimte en buurtcentrum, zoals buurtgebonden detailhandel, horeca en dienstverlenende retailers. De plafondhoogte is voor dergelijke functies onvoldoende hoog, het ontbeert het pand aan mogelijkheden voor laden en lossen, de ventilatie- en ontruimingsmogelijkheden voldoen niet aan de daaraan gestelde eisen, etc. Deze mankementen zijn niet op een rendabele manier op te lossen door het bestaande pand te verbouwen of uit te breiden. Kortom: alleen nieuwbouw kan het plein helpen aan een volwaardige pleinwand, met commerciële voorzieningen op de begane grond.	
A11	In het bestemmingsplan wordt gesteld dat hoogbouw een goede manier vormt om aan de gemeentelijke woningbouwambities te voldoen. Er zou in plaats van het bouwen van een toren van 70 meter echter ook voor kunnen worden gekozen om de naastgelegen campus iets te intensiveren, en in bouwhoogte hierbij aan te sluiten. De voorgenomen woontoren is nu drie maal zo hoog als de naastgelegen gebouwen van de campus en voorziet eveneens in studentenwoningen. <i>Ingediend door 73</i>	De behoefte aan dergelijke voorzieningen wordt gegenereerd door de nieuwe woningen in de Lammenschansdriehoek zelf. Op de middellange termijn zijn dat er ca. 3500 en op relatief korte termijn worden ca. 2600 nieuwe woningen in de driehoek toegevoegd, namelijk ca. 1900 studenteneenheden en 208 starterwoningen op de campus, ca. 140 appartementen in de beoogde woontoren aan het Bètaplein, ca. 400 woningen ter plaatse van de 'Ananasweglocatie', 100 woningen in het noordelijke deel van het Gammablok en de bovengenoemde 54 woningen in het pand Kanaalpark 143. Dat draagvlak voor voorzieningen blijkt onder andere uit het door expertisebureau Droogh Trommelen en Partners uitgevoerde onderzoek 'Haalbaar programma buurtgebonden voorzieningen Lammenschanspark Leiden' (d.d. 8 april 2015), dat als bijlage is toegevoegd aan het ontwerp bestemmingsplan.	
A12	Het voornemen om een hoge toren te laten bouwen, omdat dat vanuit financieel oogpunt nu eenmaal nodig is om de twee bestaande kantoorpanden te kunnen laten slopen, is geen valide reden voor het bepalen van de hoogte van de woontoren. <i>Ingediend door 94</i>	Die stedenbouwkundige beëindiging en functionele bijdrage aan het Bètaplein zijn gebonden aan het plangebied. Die kunnen niet op een andere plek worden gerealiseerd. Datzelfde geldt voor de bouw van een definitieve fiets- en brommerstalling voor de scholieren en docenten van het ROC en Da Vinci College. Een oplossing is gewenst in de nabijheid van die scholen, zodat de leerlingen en docenten niet in een heel ander deel van de Lammenschansdriehoek hun fiets of brommer moeten stallen en vervolgens honderden meters door de driehoek moeten lopen. Deze doelen maken dus juist aan de kop van het Bètaplein een herontwikkeling gewenst. De hoogte van de gebouwen is vervolgens een afgeleide van de wens een substantiële bijdrage te leveren aan het regionale woningbouwprogramma in relatie tot de ruimtelijke gevolgen voor de omgeving en de economische haalbaarheid van het project voor de ontwikkelaar. In dat verband geldt dat het extra bouwprogramma dat noodzakelijk zou zijn voor de bekostiging van een ondergrondse parkeergarage uitgedrukt in bouwvolume aanzienlijk groter is dan de omvang van een bovengrondse parkeergarage. Met andere woorden: het ondergronds oplossen van de parkeerbehoefte zou het noodzakelijk maken dat het gedeelte van de gebouwen boven de grond aanzienlijk groter zou moeten worden dan voorgesteld in het voorontwerp bestemmingsplan, waarbij ofwel de toren een stuk hoger zou moeten worden, of meer bouwmassa dichter bij de Professorenwijk zou moeten worden gerealiseerd. De gekozen opzet voor het plan, waarbij een aparte bovengrondse parkeergarage samen met de beoogde fiets- en brommerstalling wordt geclusterd op het perceel Kanaalpark 142 en er ter plaatse van het perceel Kanaalpark 145 een woongebouw wordt gebouwd, vormt het scenario waarmee met het minst grote bouwvolume sprake is van een haalbaar plan, en waarmee toch alle bovengenoemde positieve belangen zijn gediend.	

B	Thema: Aantasting van de cultuurhistorische waarden van de Professorenwijk		
B1	De Burgemeesters- en Professorenwijk is in april 2011 aangewezen als beschermd stadsgezicht, vanwege het cultuurhistorisch waardevolle karakter van de wijk. Het bouwen van de beoogde nieuwe woontoren is in strijd met het rijksbeschermd stadsgezicht en is onaanvaardbaar in relatie met de omgeving. De Burgemeesters- en Professorenwijk zal hinder en schade ondervinden van de bouw van de woontoren en bijbehorende garage. <i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 14, 16 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 86, 88 t/m 115</i>	Zoals aangegeven in de beantwoording van inspraakreacties A1 t/m A12 ziet het College vier sterke belangen in de herontwikkeling van het plangebied. De uitdaging in het project voor de gemeente is om de bouwmassa zodanig 'te kneden' dat een goede balans ontstaat tussen het leveren van een substantiële bijdrage aan de regionale woningbouwambities enerzijds en de ruimtelijke effecten op het karakter van de Professorenwijk anderzijds, rekening houdend met de economische uitvoerbaarheid van het project. Juist vanwege de status van de Professorenwijk als beschermd stadsgezicht verdient de ruimtelijke inpassing en aansluiting bij het karakter van de wijk meer aandacht dan dat dat het geval is bij projecten in andere, niet cultuurhistorisch beschermde delen van de stad. Het College kan zich vinden in de geuite kritiek dat die twee belangen, namelijk het leveren van een zo groot mogelijke bijdrage aan de regionale woningbouwambities enerzijds en een zo goed mogelijke stedenbouwkundige aansluiting bij het karakter van de Professorenwijk anderzijds, bij het aanvankelijke torenontwerp nog niet goed in balans waren. Om te komen tot een beter ingepast ontwerp was het, zoals terecht door een aantal insprekers gesteld, nodig om beter te studeren op de zichtbaarheid en beleving van de toren vanuit de wijk. Na afloop van de inspraaktermijn is daarom een 3D-model gebouwd van de Lammenschansdriehoek en diens omgeving (inclusief een groot deel van de Professorenwijk), op basis waarvan aanzicht- en massastudies konden worden uitgevoerd vanuit alle mogelijke zichtlijnen in de omgeving, en niet alleen de 'authentieke zichtlijnen' die op pagina 41 van de Hoogbouwvisie zijn aangeduid. Om te komen tot een betere massaverdeling van het gebouw hebben daarnaast meerdere constructieve gesprekken plaatsgevonden tussen het projectteam (waarvan onder meer de betrokken gemeentelijke stedenbouwkundige en de architect onderdeel uit maken) en het comité 'Nee tegen de toren'. Met een focus op de zichtbaarheid van de toren vanuit de Professorenwijk, de schaduweffecten voor de bewoners aan de Melchior Treublaan en het bouwvolume dat noodzakelijk is voor een uitvoerbaar plan, is vervolgens tot een fors aangepast ontwerp gekomen. Daarin is het hogere deel van de toren versmald en verder van het spoor komen te liggen. De toren is daarnaast met 12 meter verlaagd, tot een bouwhoogte van 58 meter. Om te compenseren voor het verlies aan bouwprogramma door deze aanpassingen zijn de onderste negen bouwlagen juist opgerekt tot vrijwel de gehele footprint. In het voorontwerp bestemmingsplan besloegen alleen nog de eerste vier bouwlagen de gehele bouwkegel. De toren wordt dus aan de onderzijde breder, maar aan de bovenzijde smaller en korter, waardoor de toren minder goed zichtbaar is vanuit de Professorenwijk en een aanzienlijk kleinere schaduwslag veroorzaakt. Over schaduw en bezonningseffecten volgt onder thema C meer. Ondanks de vergroting van de onderste bouwlagen leiden de aanpassingen per saldo tot	De verbeelding bij het bestemmingsplan is aangepast zodat nu een woontoren met een andere massaverdeling en een maximale bouwhoogte van 58 meter wordt toegestaan, in plaats van de eerdere hoogte van 70 meter. In paragrafen 4.3.2 (over het aspect cultuurhistorie) en 4.5.2 (over de hoogbouwtoets) is een nadere toelichting gegeven over de inpassing van de toren in de omgeving, met verwijzing naar een nieuwe aanzichtstudie met beelden vanuit een groot aantal zichtassen. Het nieuwe ontwerp heeft gevolgen voor een groot aantal onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, de parkeerbalans, het luchtkwaliteitsonderzoek en het windhinderonderzoek. Over die onderzoeken later meer.
B2	De hoogte van de toren staat in geen verhouding met de omliggende Professorenwijk. Het karakter van het rijksbeschermd stadsgezicht wordt aangetast door de komst van de toren. De bouw van de toren is niet te rijmen met de status van de naastgelegen wijk als beschermd stadsgezicht. <i>Ingediend door 4, 116</i>		
B3	De beoogde toren naast het enorme ROC-gebouw zal het aangezicht van de prachtige jaren '30 wijk aan de noordkant van het spoor verpesten. Dat is erg bezwaarlijk. <i>Ingediend door 8</i>		
B4	De toren zal afbreuk doen aan het karakter van de Professorenwijk, want het gebouw past qua bouwstijl niet in de wijk en al helemaal niet gelet op de hoogte ervan. <i>Ingediend door 15</i>		
B5	De woontoren schuurt aan alle kanten tegen de uitstraling van de Professorenwijk en ziet er misplaatst uit naast deze wijk. Er is niets bedacht om versmelting met deze wijk vorm te geven. Uit het voorontwerp bestemmingsplan blijkt niet hoe het		

	beschermd stadsgezicht daadwerkelijk beschermd wordt. <i>Ingediend door 59</i>	een beperking van het totale bouwprogramma met 3510,5 m² bruto vloeroppervlak, een afname van zo'n 20% van het aanvankelijke bruto vloeroppervlak. De volledige rek in de rendabiliteit is daarmee voor de ontwikkelaar bereikt. Wellicht van even groot belang als de gewijzigde verdeling van de massa van de toren is een aanpassing in de architectonische vormgeving van de toren. Om meer aansluiting te vinden bij de bouwstijl in de Professorenwijk is de toren nu ontworpen in verschillende typen baksteen (in plaats van wit beton), die aan de zijde van het spoor een vergelijkbare kleur hebben als de gevels in de Professorenwijk. Aan de andere zijde sluit het gebouw nu ook beter aan bij de architectuur van de in aanbouw zijnde studentencampus. De aanzichtstudies en impressies van de nieuwe toren vanuit alle relevante zichtlijnen, waaronder ook de Van der Waalsstraat, de Van de Sande Bakhuyzenlaan en de Lammenschansweg, zijn als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan opgenomen, zodat de zichtbaarheid en het aanzicht voor iedereen inzichtelijk zijn. De gemeente realiseert zich dat het gebouw ook met dit aangepaste ontwerp nog zichtbaar zal zijn vanuit een aantal (delen van) straten in de Professorenwijk, zij het dat zij aanzienlijk minder prominent en ook vanuit een kleiner aantal plekken zichtbaar zal zijn en ook minder resoneert met de architectuur in de wijk. Vanwege die veel beperktere zichtbaarheid en betere architectonische inpassing van de toren is het College nu van mening dat de toren niet langer 'inbreuk maakt op het karakter van de wijk' of nog van significante invloed is op de cultuurhistorische waarde of beleving van de Professorenwijk. Met dit aangepaste ontwerp is volgens het College de beste massaverdeling van het gebouw gevonden, gelet op zowel de instandhouding van het karakter van de Professorenwijk als de ambitie om veel broodnodige woningen te bouwen. Ten aanzien van de stelling dat het voorontwerp bestemmingsplan 'in strijd is met het beschermd stadsgezicht' merkt het College graag het volgende op: de aanwijzing van een gebied als beschermd stadsgezicht legt, zoals terecht gesteld in een aantal inspraakreacties, een vergunningplicht op voor specifieke bouwaanvragen in het aanwijzingsgebied, met name aan de naar de openbare weg gekeerde zijde van woningen. Daarnaast verplicht het de gemeente om (mede gelet op andere belangen) rekening te houden met de in het aanwijzingsbesluit genoemde cultuurhistorische waarden in het stadsgezicht. Een aanwijzing tot een beschermd stadsgezicht legt dus een nadere belangenafweging als procesvereiste op, maar het vormt geen verbod op het toestaan van bouwinitiatieven die invloed hebben op de beleving van het stadsgezicht. Ook niet als die ingrepen in het aanwijzingsgebied zelf zouden plaatsvinden. Met deze nadere studie naar de inpassing van het woongebouw in haar omgeving vindt het College dat zij aan dat procesvereiste heeft voldaan, en dat de negatieve gevolgen van de zichtbaarheid van de toren in balans zijn met de positieve belangen die gepaard gaan met de realisatie van het gebouw en de bijbehorende garage en stalling. In het voorontwerp bestemmingsplan was dat inderdaad nog onvoldoende het geval.	
B6	De inbreuk die de woontoren maakt op de aan het plangebied grenzende Burgemeesters- en Professorenwijk is aanzienlijk en ongewenst, zeker gelet op het feit dat de wijk is aangemerkt als beschermd stadsgezicht. In het plan wordt onvoldoende rekening gehouden met de negatieve ruimtelijke effecten. Dit uit zich onder meer in de beschrijving van het plangebied en haar omgeving in de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan, waarin onvoldoende aandacht is besteed aan de ontwikkeling van de Burgemeesters- en Professorenwijk. Kennis van deze stadsuitleg is noodzakelijk om de historische context van het plangebied te begrijpen, en de toren zodanig te kunnen inpassen dat die de historische context voldoende respecteert. Ook de paragrafen met betrekking tot cultuurhistorie en de hoogbouweffecten gaan onvoldoende in op de aantasting van het karakter van het beschermd stadsgezicht door de toren. Er is onvoldoende gekeken naar zichtlijnen die dicht bij de toren liggen <i>Ingediend door 14</i>		
B7	Door de ontwikkeling van de toren blijven de historische en stedenbouwkundige karakteristieken van de Professorenwijk onvoldoende behouden, terwijl dit volgens de website van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed wel een doel is van de aanwijzing van de wijk tot beschermd stadsgezicht. De gemeente zou moeten aangeven op welke wijze rekening is gehouden met deze aanwijzing, of de Rijksdienst is gekend in het plan en welk standpunt zij ten aanzien van het plan heeft. <i>Ingediend door 23</i>		

B8	Wij vernemen graag waarom een dakkapel of afwijkende dakpan niet zijn toegestaan in beschermd stadsgezicht, maar de bouw van een toren die ver boven onze woning uitsteekt wel. <i>Ingediend door 73</i>	Ten aanzien van reactie B8: ook bij aanvragen voor bouwactiviteiten in de Professorennwijk zelf maakt de gemeente een belangenafweging tussen de baten van de aanvraag (vaak in de vorm van een toename van het woongenot van de aanvrager) en de gevolgen van de aanvraag voor de omgeving. In sommige gevallen worden die aanvragen inderdaad afgewezen, maar vaak worden ze ook gehonoreerd, telkens afhankelijk van de balans tussen de positieve en negatieve belangen. De impact van de beoogde woontoren aan het Bètaplein op de Professorennwijk is inderdaad aanzienlijk groter dan de invloed van een dakkapel, maar de belangen van de realisatie van de toren zijn ook vele malen groter. Het gaat in de ruimtelijke ordening altijd om die balans. Bij het maken van die afweging is de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed overigens nooit betrokken, zoals gesuggereerd in reactie B7. De Rijksdienst heeft alleen een rol in de aanwijzing van nieuwe stads- en dorpsgezichten. Het wegen van de belangen die gepaard gaan met plannen in of nabij eenmaal aangewezen stadsgezichten is vervolgens uitsluitend aan de gemeente. Het aangepaste ontwerp voor de woontoren zal tijdens het vervolg van de bestemmingsplanprocedure nog verder worden uitgewerkt, al zal dat geen betrekking meer hebben op de massaverdeling van het gebouw, maar uitsluitend nog op de architectonische vormgeving. De architect zal daarbij op gezette momenten afstemming zoeken met het comité. Zoals terecht opgemerkt in reactie B10 kan de gemeente geen eisen over de architectuur (materialisering, geleding en kleurstelling) in het bestemmingsplan opnemen en kan zij ook geen invloed uitoefenen op de latere beoordeling van het plan door de welstandscommissie. De gemeente kan wél bindende afspraken met de ontwikkelaar maken over de in te dienen bouw aanvraag en de welstandscommissie is bij de beoordeling van die aanvraag evenzeer gehouden rekening te houden met de invloed van de architectuur (niet de massa) op de cultuurhistorische waarden in de Professorennwijk. Daarnaast gaat de welstandscommissie niet over zaken als bijvoorbeeld de positionering van uitsluitend slaapkamers aan de zijde van de Professorennwijk, een maatregel die we bij thema E nog bespreken, of het wel of niet aanbrengen van balkons aan die zijde. Het College gaat er daarom vanuit dat de beoordeling van de welstandscommissie er niet toe zal leiden dat de architect voor een geleding of materialisering zal moeten gaan die minder passend is bij de bouwstijl van de Professorennwijk.	
B9	De impressie op pagina 38 van de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan is misleidend te noemen. De toren zal tegen een blauwe lucht veel beter zichtbaar zijn dan in de bewuste afbeelding (met een grauwe lucht) gesuggereerd. Er zouden meerdere realistische impressies gemaakt moeten worden om een objectief beeld te kunnen krijgen van de gevolgen van de ontwikkeling van de toren. Bovendien is onduidelijk welke zichtlijnen worden bedoeld met de “specifiek benoemde historische zichtlijnen”, op pagina 37 van het voorontwerp bestemmingsplan. De toren zal ook vanuit niet-historische zichtlijnen zichtbaar zijn en het straatbeeld domineren. De beschrijving en weging van de invloed van de toren zou daarom niet beperkt moeten worden tot de bedoelde “specifieke historische zichtlijnen”, maar moet beoordeeld worden vanuit alle hoeken. <i>Ingediend door 23</i>		
B10	De impressie van de nieuwe woontoren in figuur 17 doet de werkelijkheid geen recht: andere posities, zoals de kruising De Sitterlaan – Van der Waalstraat – laten een veel dramatischere impact zien. <i>Ingediend door 73</i> De impressie van de toren in figuur 17 doet de werkelijkheid geen recht: ook een witte toren zal met tegenlicht aanzienlijk donkerder afsteken tegen de achtergrond en daardoor veel beter zichtbaar zijn dan op de impressie te zien. <i>Ingediend door 118</i> De gemeente kan de kleur en oriëntatie van ramen bovendien niet vastleggen in een bestemmingsplan.		

	Het argument dat de kleurstelling van de toren (of aanwezigheid van ramen) de inpassing van de toren acceptabel maakt is daarom niet toepasbaar. <i>Ingediend door 73, 118</i>		
B11	De zijgevels van de toren worden volgens het ontwerp gesloten uitgevoerd, in verband met privacy richting de omliggende wijken. Hierdoor ontstaat aan de zijkanen een gesloten gevel van 24 meter diep en 70 meter hoog. Dit zal leiden tot een zeer plompe en gesloten toren, hetgeen onwenselijk is. <i>Ingediend door 118</i>		
B12	De beoogde woontoren zal volgens het voorontwerp bestemmingsplan aan de zijde van de Professorenwijk een vrijwel gesloten gevel krijgen (behoudens een strook ramen aan het einde van de middengangen), om op die manier de mogelijkheid tot inkijk op de tuinen van de bewoners onmogelijk te maken. Het gebouw keert zich daarmee feitelijk van de wijk af, zonder dat de knelpunten ten opzichte van de Professorenwijk daarmee serieus worden genomen. De gemeente wordt gevraagd deze keuze nader te onderbouwen. <i>Ingediend door 23</i>		
B13	De gemeente heeft zich niet gehouden aan de in de Hoogbouwvisie voorgeschreven Hoogbouwtoets. Die toets vereist immers dat “de betekenis voor het stadssilhouet van nieuw te plannen hoogbouw vanaf alle relevante zichtpunten (tot op een grote afstand (>3km) in beeld worden gebracht.” <i>Ingediend door 87, 117</i>	Het College ziet een wezenlijk verschil tussen de functie en de beoogde belevingswaarde van Park Cronesteyn enerzijds en de Grote Polder anderzijds. De Grote Polder (ten zuiden van de A4) vormt een authentiek Hollands slagenlandschap, dat het beste beleefd kan worden zonder onkarakteristieke invloeden, terwijl Park Cronesteyn de functie heeft van stadspark, bedoeld voor intensief recreatief gebruik door alle Leidenaren. Park Cronesteyn is ten behoeve van zijn functie als stadspark in de loop der jaren al volledig van zijn slagenstructuur ontdaan, en heeft daardoor geen cultuurhistorische waarde meer. Het College ziet de zichtbaarheid van hoge gebouwen, waarvan er momenteel al meerdere aanwezig zijn, ook niet als belemmering voor het plezierig kunnen joggen, tuinieren of ontspannen op het terras van de smid. Het stadspark is onderdeel van de stad en de stad mag er ook best ervaren worden. Dat is overigens ook het geval bij vergelijkbare, grotendeels door de mens aangelegde stadsparken aan de rand van andere Hollandse steden. Ook het Haagse Bos in Den-Haag en het Amsterdamse Bos / de Nieuwe Meer in Amsterdam vervullen een functie als stadspark en worden	Aan de nieuwe aanzichtstudie, die als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan is toegevoegd, is een aantal plekken in de Grote Polder en Park Cronesteyn toegevoegd.
B14	Het argument dat de hoogte gezocht moet worden om aan de woningbouwbehoefte te kunnen voldoen én Park Cronesteyn groen te houden is een non-argument. De beleving van het park wordt immers onherstelbaar aangetast met de beoogde woontoren		

	in het gezichtsveld. <i>Ingediend door 23</i>	geflankeerd door hoge gebouwen. De Grote Polder en de Kagerplassen zijn in cultuurhistorisch opzicht veel gaver en waardevoller, en krijgen daarom specifieke aandacht in de Hoogbouwvisie. De nieuwe woontoren aan het Bètaplein is vanuit de Grote Polder echter niet tot nauwelijks zichtbaar, zodat de belevingswaarde van de polder ook niet wordt aangetast. In de aanzichtstudie is de zichtbaarheid van het gebouw vanuit een aantal plekken in de Grote Polder in beeld gebracht.	
B15	De impact van de beoogde woontoren op diens omgeving is onvoldoende onderzocht. De zichtbaarheid van de toren vanuit Zoeterwoude en de Grote Polder is bijvoorbeeld niet onderzocht, terwijl pagina's 26 en 27 van de Hoogbouwvisie stellen dat "er een opgave is om de Leidse skyline vanuit de grote open landschappelijke eenheden in het Groene Hart en de Kagerplassen zo min mogelijk zichtbaar te maken". Ook de impact van de toren op de Leidse binnenstad en de Zuidelijk schil is niet onderzocht. <i>Ingediend door 118</i>		
B16	In combinatie met het ROC-gebouw, de bebouwing op de Leidse Schans en de toekomstige ontwikkelingen langs de Lammenschansweg en de Ananasweglocatie, ontstaat een grote clustering van hoogbouw. Dit is in strijd met het beleid uit de Hoogbouwvisie. Op pagina 37 staat opgetekend "Bij Lammenschans zijn de mogelijkheden meer beperkt, het gaat daar om slechts één of twee accenten". Gezien de hoogte van het ROC-gebouw (50 meter), de Leidse Schans (45 meter), de nieuwe woontoren aan het Bètaplein (70 meter) en de gewenste plannen aan de Ananasweg (3 torens van 50-70 meter), kan niet meer worden gesproken van accenten, maar van een complete verdichting. <i>Ingediend door 118</i>	De Hoogbouwvisie onderscheid vier typen hoogbouwmilieus, namelijk laagbouwgebieden, gemengde gebieden, stadsboulevards en hoogbouwgebieden. In het hoogbouwgebied bij station Lammenschans, een halve cirkel aan de zuidzijde van het station waarin de Ananasweglocatie, het ROC-complex en de met het nieuwe bestemmingsplan beoogde toren aan de oostzijde van het Bètaplein vallen, is volgens de visie één of twee hoogbouwaccenten (van ca. 60 tot 70 meter) niet ondenkbaar, met daarnaast lagere gebouwen, waaronder ook gebouwen van 40 of 50 meter hoog. Het ROC vormt met zijn 50 meter niet één van die hoogbouwaccenten. De nieuwe toren en diens tegenhanger aan de andere kopse kant van het Bètaplein (in het Ananaswegcomplex) zijn dat wel. De zone langs de Lammenschansweg, waar bijvoorbeeld het 'Gammablok' en de zogenaamde 'Avery Dennisonlocatie' (tussen meubelwinkel Zirkzee en de Cronesteynflat) in vallen, is getypeerd als stadsboulevard en daarmee aangewezen als plek waar overwegend middelhoogbouw (20 tot 30 meter) te vinden zou moeten zijn, afgewisseld met gebouwen van 40 of 50 meter hoog. Het gebied achter die stadsboulevard, waar studentencampus (Y)ours Leiden in valt, is als gemengd gebied aangewezen met voornamelijk bebouwing tot 30 meter en incidenteel een hoger gebouw tot 40 meter. Wat ook nog zij van de actuele waarde van de Hoogbouwvisie, de nu beoogde woontoren aan het Bètaplein past nog steeds in het wensbeeld uit die visie. De drie hoge gebouwen in campus (Y)ours Leiden (twee maal 52 meter en één maal 49 meter) doen dat niet. Daarom heeft de raad met de vaststelling van de 'Nota van Uitgangspunten voor herontwikkeling Lammenschanspark' (RV 09.0164) op 28 januari 2010 besloten van de Hoogbouwvisie af te wijken voor het Lammenschanspark, door ook daar hogere gebouwen toe te staan. Net zoals die Nota van Uitgangspunten vormt ook de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek een nadere uitwerking van de Hoogbouwvisie.	Geen

		De vaststelling van de 'Nota van Uitgangspunten voor herontwikkeling Lammenschanspark' en de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, maar bijvoorbeeld ook van het 'Stedenbouwkundig plan Leiden Stationsgebied' van MAXWAN architecten, onderstreept dat hoogbouwbeleid geen statisch gegeven is. Het ontwikkelt zich in de loop van de jaren en kan door latere stedenbouwkundige kaderdocumenten altijd worden bijgesteld of verfijnd, naar aanleiding van nieuwe inzichten. Vanwege die verscherpte inzichten, mede ingegeven door uw inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan, is het ontwerp voor de nieuwe woontoren aan het Bètaplein nu ook aangepast.	
C	Thema: Bezonninng en uitzichtbelemmering		
C1	De bezonningsstudie in het voorontwerp bestemmingsplan wordt beperkt tot slechts drie data in het jaar: 21 maart, 21 juni en 21 december. De periode van 21 juni tot en met 21 september is niet onderzocht, dan wel wordt (om onbekende redenen) volledig buiten beschouwing gelaten. Dat is opmerkelijk, omdat mensen juist in de zomerperiode in hun tuin zitten. De bezonningsstudie is misleidend en onvolledig te noemen. <i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 13, 16 t/m 22, 24 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 86, 88 t/m 115</i>	Bij bezonningsstudies is het gebruikelijk de situatie tijdens drie specifieke dagen van het jaar in beeld te brengen, namelijk de langste dag van het jaar (21 juni), de kortste dag van het jaar (21 december) en één van de twee dagen waarop de zon precies boven de evenaar staat (21 maart of 21 september). De laatstgenoemde twee dagen, in maart en september, vormen zodoende de dagen met een gemiddelde zonnestand. Voor een beeld van de situatie op 21 september kan simpelweg naar de situatie op 21 maart worden verwezen en vice versa: ze zijn identiek aan elkaar. De bezonningsstudie zal nooit beter zijn dan de situatie op 21 juni (de dag dat de zon recht boven de Kreeftskerkring staat) en nooit slechter dan die op 21 december, de dag dat de zon boven de Steenbokskeerkring staat. Op bijvoorbeeld 5 mei zal de schaduwgrens op een bepaald tijdstip ongeveer halverwege de schaduwgrenzen op datzelfde tijdstip op 21 maart en 21 juni liggen. Deze drie dagen stellen eenieder daarmee in staat de bezonninng op elke dag te beoordelen.	De bezonningsstudie vanuit het aangepaste torenontwerp is in een nieuwe bezonningsstudie vervat, waarin naast de gebruikelijke dagen (21 juni, 21 december en 21 maart / 21 september) ook de situatie op 5 november / 4 februari is weergegeven. Aan die bezonningsstudie is bovendien een nauwkeuriger diagram voor de Melchior Treublaan toegevoegd, om de lengte van schaduw effecten inzichtelijk te maken.
C2	Onze indruk is dat de nadelen voor buurtbewoners en beschermd stadsgezicht voor lief worden genomen of zelfs niet worden (h)erkend. In ieder geval is onduidelijk hoe de belangen van omwonenden zijn gewogen ten opzichte van de belangen die uitgaan van de realisatie van de nieuwe woontoren. De ruimtelijke gevolgen van de toren zijn bijvoorbeeld op het gebied van de bezonninng niet gekwantificeerd, maar slechts uitgedrukt in termen van 'relatief groot' of 'relatief klein'. Onduidelijk is wanneer de schaduwhinder als te groot wordt bestempeld in verhouding met de wenselijkheid de toren te realiseren. Hierdoor is het ook onmogelijk de belangenafweging in relatie te plaatsen met alternatieven, zoals een lagere toren met een kleiner aantal woningen. De gemeente wordt verzocht de afwegingen te voorzien van kwantitatieve gegevens, en daarin alternatieven voor de beoogde toren mee te	Bij de opgave tot aanpassing van het bouwplan voor de woontoren, waarover in de beantwoording van de inspraakreacties onder het thema B al het nodige is gezegd, was het beperken van schaduw effecten en de zichtbaarheid van de toren vanuit verschillende zichtpunten in de Professorennwijk het voornaamste doel, terwijl nog steeds op een economisch uitvoerbare manier een aanzienlijk aantal nieuwe woningen kan worden gerealiseerd. Hiervoor is met behulp van het eerder genoemde 3D-model een aantal verschillende torens met een verschillende massaverdeling gemodelleerd, waarvoor de schaduw effecten en de zichtbaarheid in beeld zijn gebracht. Voor de beoordeling van die schaduw effecten bestaat geen landelijke norm. Alleen de gemeente Den Haag beschikt over een eigen normering voor de minimaal toelaatbare bezonningsstudie: in de periode tussen 19 februari en 21 oktober moet iedere zuidgevel dagelijks minimaal twee mogelijke bezonningsuren ontvangen. Aan die norm zouden de woningen in de Professorennwijk altijd voldoen, ook als de nieuwe woontoren bijvoorbeeld 200 meter hoog zou worden. De slanke vorm van de toren maakt dat de slagschaduw in maximaal ca. 60 minuten langs een woning passeert. De rest van de dag, tussen	

	nemen. <i>Ingediend door 23</i>	zonsopgang en zonsondergang, ontvangen de zuidgevels mogelijk zon (uiteraard afhankelijk van bewolking).	
C3	Het is onduidelijk hoe hoog de toren zou kunnen zijn zonder significante bezonningshinder te veroorzaken, en waarom de belangen van het realiseren van een grotere toren de belangen van de getroffen bewoners van de Professorenwijk zou moeten overstijgen. <i>Ingediend door 64</i>	De gemeente Leiden acht de Haagse bezonningsnorm niet goed toepasbaar voor het bepalen van de wenselijkheid van een project. De norm stelt een ondergrens aan de toelaatbaarheid van schaduweffecten, zonder daarbij rekening te houden met de omvang van positieve belangen of het aantal woningen dat door slagschaduw wordt geraakt. Die belangen zijn ook niet te objectiveren in bijvoorbeeld een puntensysteem, waarin het aantal woningen dat jaarrond over een bepaalde periode door schaduw wordt geraakt kan worden afgezet tegen het aantal nieuwe woningen dat de ontwikkeling toevoegt. Naast het toevoegen van woningen dient de ontwikkeling immers ook andere belangen, die bijvoorbeeld stedenbouwkundig van aard zijn en lastig te objectiveren.	
C4	De beoogde hoge toren zal ons alle zon uit de voortuin wegnemen. Dat is erg bezwaarlijk. <i>Ingediend door 8, 36, 37</i>	De zichtbaarheid van de toren zou bovendien eveneens als belang in die overweging moeten worden meegenomen. Een slankere maar hogere toren zal vanuit meer plekken zichtbaar zijn en meer woningen met zijn schaduw raken, maar de periode waarover die schaduw voorbij trekt is korter. De voorkeur voor een minder goed zichtbare, dan wel een minder lang schaduw veroorzakend gebouw zou dus ook tot uiting moeten komen, evenals de mate waarin schaduweffecten in de zomerperiode zwaarder zouden moeten tellen dan schaduweffecten in de winter. Al deze factoren maken de formulering van een gekwantificeerde 'belangenberekening' simpelweg onmogelijk.	
C5	De bewoners van de Professorenwijk zullen last krijgen van de schaduw van de toren. <i>Ingediend door 15</i>	Over de toelaatbaarheid van schaduweffecten kan wel het volgende worden gezegd. Het College kent een aanzienlijk kleiner belang toe aan het voorkomen van schaduwhinder tijdens de wintermaanden dan aan de zichtbaarheid van een groter deel van de toren en de daaruit voortvloeiende impact op de beleving van de Professorenwijk. Ook in het voorkomen van schaduwhinder tijdens de maanden dat mensen in de zon in de tuin willen zitten (van begin mei tot en met eind augustus) ziet het College een groot belang. Bij het hermodelleren van de toren is daarom nadrukkelijk gekozen voor een lagere toren die breder is in de voet, en niet voor een toren die aan de bovenzijde nog slanker is, maar daarmee gezien het nodige volume zijn hoogte houdt. Met de nu gekozen massaverdeling worden van 17 april tot en met 28 augustus helemaal geen woningen door schaduw geraakt, terwijl die periode bij het aanvankelijke torenontwerp met een hoogte van 70 meter van 21 april tot en met 21 augustus liep.	
C6	De toren houdt alle zon weg uit de Professorenwijk en mag daarom niet gebouwd worden. <i>Ingediend door 38</i>		
C7	Wij verwachten aanzienlijke zonschade door de hoogte van het gebouw, die het sterkst merkbaar zal zijn tussen eind september en eind april. <i>Ingediend door 59</i>	Vanaf 28 augustus loopt het aantal woningen aan de Melchior Treublaan dat door schaduw wordt geraakt geleidelijk op tot 25 woningen op 21 september. Een weergave van de schaduwduur per woning op 21 september is aan de bezonningsstudie toegevoegd. Vanaf het moment dat de schaduw van de nieuwe woontoren tot over de daken van de woningen aan de Melchior Treublaan reikt (afhankelijk van de woning variërend van eind september tot begin november) liggen de achtertuinen van die woningen al geheel in de eigen schaduw. Om de bezonnings situatie nog iets beter inzichtelijk te maken is een overzicht van 5 november / 4 februari, dus de dagen halverwege 21 september en 21 december, en 21 december en 21 maart, aan de studie toegevoegd. Op 5 november en 4 februari reikt de	

		schaduw van de aangepaste toren tot de voorgevel van de woningen aan de noordzijde van de Stieltjesstraat (even huisnummers), terwijl bij het aanvankelijke ontwerp nog de achtergevels van de woningen aan de De Sitterlaan werden geraakt. In de huidige situatie – zonder de beoogde woontoren – liggen de voortuinen van de woningen aan de noordzijde van de Stieltjesstraat op die dagen al in de schaduw van de woningen aan de overkant van de Stieltjesstraat. In december en januari is de toren alleen nog voor de voortuinen van de Melchior Treublaan maatgevend voor schaduw, de tuinen van woningen aan de Stieltjesstraat, De Sitterlaan en Van der Hoevenlaan liggen dan in schaduw van de omliggende bestaande woningen. De toren is naar aanleiding van de ontvangen inspraakreacties dus zodanig 'gekneed' en in massa gereduceerd, dat in de periode van 17 april tot 28 augustus geen enkele woning meer door schaduw wordt geraakt. Dat was een belangrijk doel van de planaanpassing, omdat men met name in de late lente en tijdens de zomervakantie buiten in de zon wil kunnen zitten. Met de gekozen massa geldt bovendien voor het overgrote deel van de tuinen in de Professorenwijk dat de toren tijdens de periode tussen 28 augustus en 17 april niet meer maatgevend is voor eventuele schaduw, maar dat bestaande omliggende woningen dat zijn. Tot slot is de nieuwe toren nog steeds redelijk slank gevormd, waardoor schaduweffecten die nog wel optreden (dus buiten de zomer en met name aan de Melchior Treublaan) hooguit ca. 60 minuten duren. Het College acht deze schaduweffecten in relatie tot de eerder genoemde positieve belangen van de torenontwikkeling zeer acceptabel.	
C8	Het College heeft geen gehoor gegeven aan de wens van de raad dat het College zelf een bezonningsstudie moest uitvoeren. <i>Ingediend door 5</i>	Bij het opstellen van bestemmingsplannen is het staande praktijk dat onderzoeken worden uitgevoerd op kosten van de ontwikkelaar, maar op basis van de kaders en eisen die de gemeente op voorhand stelt. Het College (en in een later stadium de gemeenteraad zelf) toetst de opgeleverde conceptrapporten op juistheid, voordat ze in elke fase van het bestemmingsplan worden opgenomen en gepubliceerd. Het simpele gegeven dat op rapporten kan zijn aangegeven dat ze zijn opgesteld in opdracht van de ontwikkelaar (als betalende partij) heeft dus geen enkele gevolgen voor de betrouwbaarheid van het rapport. Overigens is de nieuwe bezonningsstudie wel uitgevoerd door de gemeente zelf, al is dat in dit geval eerder uit handigheid dan noodzaak gedaan.	Geen
C9	Naast directe schaduw zal de bouw van de nieuwe woontoren een desastreus gevolg hebben voor het 'hemelzicht' vanuit de woning van [indieners 3]. De toren zou precies in de ruimte verrijzen waar nu doorzicht bestaat, en heeft daarmee een grote negatieve impact op ons woongenot. <i>Ingediend door 3</i>	Ten aanzien van deze inspraakreacties merkt het College graag op dat er – buiten de momenten waarop de aangepaste toren nog directe schaduw veroorzaakt – geen afname van lichttoetreding merkbaar zal zijn. De hoeveelheid ontvangen licht overdag wordt bepaald door de optelsom van direct zonlicht en zonlicht dat door andere objecten wordt weerkaatst. De toren is te smal en staat te ver van de Professorenwijk af om van significante invloed te zijn op de hoeveelheid weerkaatst licht, in dit geval door de zuurstof-, stikstof- en waterstofdeeltjes in het achterliggende deel van de atmosfeer.	Geen

C10	De toren zal het uitzicht vanuit de woonkamer van [indiener 4] volledig beheersen. Daarnaast neemt de toren licht weg en legt zij soms een schaduw over het huis. Daarmee vormt de toren een ernstige aantasting van het woongenot. <i>Ingediend door 4</i>	In het zien van de lucht vanuit de tuin of woning, zonder daarbij al te ver omhoog te hoeven kijken, ziet het College een kenmerk van 'ruimtelijkheid' die door velen wordt gewaardeerd, maar in compacte en groeiende steden als Leiden veel moeilijker kan worden geboden dan in landelijke gemeenten. De zichtbaarheid van andere gebouwen rondom de eigen woning is, los van de vraag of die vanwege hun architectuur al dan niet passend zijn in de omgeving (zie thema B), een eigenschap die hoort bij steden en daar ook mag worden verwacht. In sterke samenhang met die voor sommigen negatieve eigenschap van stedelijkheid staat een andere stedelijke eigenschap, die maakt dat ook diegenen die ruimtelijkheid prefereren boven het zien van (hoge) gebouwen kiezen voor wonen in de stad: het draagvlak voor een breed scala aan voorzieningen in de nabijheid. Ook daaraan draagt de nieuwe woontoren bij.	
C11	De toren belemmerd ons uitzicht. <i>Ingediend door 37</i>		
C12	Naast schaduweffecten zal de bouw van de toren voor ons betekenen dat we tegen een 70 meter hoge muur aan gaan kijken. Daarmee wordt ons uitzicht en ons gevoel van vrijheid en leefbaarheid ernstig verminderd. <i>Ingediend door 70</i>		
D	Thema: Ruimtelijke relatie met het Kanaalpark		
D1	De toren is ontworpen met de rug naar de kantoren in het Kanaalpark. Deze kantoren kampen reeds met een grote leegstand en worden door de geplande hoogbouw nog meer incourant. <i>Ingediend door 73</i>	Het College ziet in de ontwikkeling van de beoogde woontoren, zowel in diens aanvankelijke als nieuwe vorm, juist een impuls voor de ontwikkelpotentie van het achterliggende gebied. De verhuurbaarheid van het kantoor op het perceel Kanaalpark 144 wordt niet verkleind, maar vergroot door de herontwikkeling van de Lammenschansdriehoek, omdat de behoefte aan bijvoorbeeld bedrijfsruimte voor startende bedrijven met de groeiende groep starters in de nieuwe wijk meegroeit. De openbare ruimte in het plangebied krijgt daarnaast een flinke kwaliteitsslag. Waar het gebied werd gekenmerkt door de aanwezigheid van een aantal in zichzelf gekeerde parkeerterreinen krijgt het Kanaalpark nu waardevolle verbindingen met het Bètaplein. Die langzaam verkeerroutes worden ingericht met hoogwaardige materialen. Uit de uitgevoerde bezonningsstudie blijkt dat de op het zuidwesten georiënteerde 'vijverzijde' van het pand Kanaalpark 144, waar ook de buitenruimte is gesitueerd, vanaf ongeveer 18:00 uur 's avonds in het schaduwbereik van de beoogde toren komt. Het grootste deel van de dag ondervindt het gebouw zodoende geen invloed van de nieuwbouw. Van half oktober tot half februari is de zon vanaf 18:00 al onder, maar ook in september en maart staat de zon op dat tijdstip zo laag dat het onlangs opgeleverde noordoostelijke bouwblok van studentencampus (Y)ours Leiden reeds schaduw veroorzaakt. De effecten van de nieuwe toren beperken zich dus tot de periode april tot en met augustus, na 18:00 uur. Ook andersom is er sprake van een beperkt schaduweffect: wanneer het pand op het perceel Kanaalpark 144 zou worden vervangen met een nieuw gebouw met de maximale omvang die de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek toelaat, dan zou dat gebouw jaarrond tot ongeveer 11:30 uur een schaduw veroorzaken over de onderste paar	Geen
D2	Uit stedenbouwkundig oogpunt is niet te begrijpen dat een ontwikkeling van deze vorm en afmetingen uitsluitend gerelateerd is aan het Bètaplein en de huidige en mogelijk toekomstige gebouwen in het Kanaalpark volledig ontkent. Op overeenkomstige wijze beoordelen wij de keuze voor een vrijstaande parkeergarage die, zeker in vergelijking met de kwaliteit van de bestaande bebouwing, de kwaliteit van het Kanaalpark ernstig negatief beïnvloedt. De stelling in de plantoelichting, dat er geen sprake is van 'achterkantsituaties', kan [indiener 121] dan ook niet volgen. <i>Ingediend door 121</i>		
D3	De realisatie van een 70 meter hoge toren op slechts 15 meter afstand van het kantoorpand op het perceel		

	Kanaalpark 144 heeft negatieve gevolgen op zowel de bestaande als toekomstige situatie van het laatstgenoemde pand. Er ontbreekt onderzoek waaruit blijkt hoe de ontwikkeling van de woontoren zich verhoudt met de op basis van de Ontwikkelstrategie mogelijke toekomstige functies, onder andere in verband met privacy, inijk, bezonning, etc. Dit mede gezien vanuit het oogpunt dat op het perceel Kanaalpark 144 volgens de Ontwikkelstrategie tot 17 meter hoog kan worden gebouwd: twee bouwlagen hoger dan de bestaande situatie en gezien het feit dat een herontwikkeling of functiewijziging hier gelet op de slechte kantorenmarkt waarschijnlijk is. <i>Ingediend door 121</i>	verdiepingen van de nieuwe toren. De schaduwwerking is hier juist in de winterperiode wat groter. Ook als op het perceel Kanaalpark 145 – waar de beoogde nieuwe toren wordt gebouwd – een aanzienlijk kleiner woongebouw zou worden ontwikkeld of het bestaande kantoorpand een woonfunctie zou krijgen, dan zou sprake zijn van de mogelijkheid tot inijk over een weer. Wanneer Kanaalpark 144 een woonfunctie krijgt, hetgeen de gemeente zeer zou toejuichen, dan zijn die inijk-effecten groter, omdat de bewoners van beide gebouwen voornamelijk 's avonds thuis zijn en minder op verschillende tijdstippen aanwezig zijn. In de Lammenschansdriehoek beoogt de gemeente een stedelijke woonwijk te creëren, met relatief hoge dichtheden. De markt wordt geprikkeld aan de vorming van zo'n wijk bij te dragen door eigenaren de mogelijkheid te bieden het bestaande programma te verruimen, zowel in functionele zin als in bouwmassa. Dat levert mogelijkheden tot waardecreatie, zelfs al ondervinden de gebouwen door die mogelijkheid tot verdichting wat meer hinder van elkaar in termen van schaduwvorming en inijk.	
D4	In de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek is aangegeven dat toekomstige bebouwing langs het spoor een juiste schaalverhouding met de bestaande Professorenwijk zou moeten hebben. Daar zijn wij het mee eens, echter zal die schaalverhouding ook moeten gelden voor het gebied daarachter (bezien vanuit de Professorenwijk). Als die schaalverhouding in het gebied achter de eerstelijns bebouwing wordt losgelaten, wordt het effect van de juiste schaalverhouding ter plaatse van de eerstelijns bebouwing volledig teniet gedaan. <i>Ingediend door 87, 117</i>	De bouwvolumes die in de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek zijn gegeven aan de kantoor kavels in het Kanaalpark zijn onder andere – maar niet uitsluitend – bepaald op basis van hun positie ten opzichte van de Professorenwijk. De eerstelijnsbebouwing (Kanaalpark 140, 141 en 142) moet de schaalsprong naar het stedelijkere karakter van de rest van de Lammenschansdriehoek 'begeleiden', en heeft daarom een hoogte tussen die van de Professorenwijk en het centrum van de Lammenschansdriehoek in gekregen. Op de gewenste hoogte van de kantoor kavels ten zuiden van de eerstelijnsbebouwing zijn echter ook andere aspecten van invloed, die maken dat een geleidelijkere toename van de bouwhoogte in de richting van het Lammenschansplein niet overal gewenst of uitvoerbaar is. Een deel van die aspecten cq belangen is bij thema A al toegelicht. In tegenstelling tot de andere kantoor kavels in het Kanaalpark is de bouw van een fiets- en brommerstalling voor het ROC-Lammenschans en Da Vinci College nodig binnen het projectgebied van de beoogde nieuwe woontoren. Die onrendabele stalling maakt de realisatie van een groter aantal woningen nodig, dan dat verhoudingsgewijs voor de herontwikkeling van de achterliggende percelen het geval is. Het programma zal bovendien op een relatief kleinere kavel moeten worden gerealiseerd, dan dat voor zelfstandig realiseerbare nieuwe woongebouwen in de rest van het Kanaalpark beschikbaar is. Kortom: bij de andere kantoor kavels in het Kanaalpark kan het nodige bouwvolume voor een sluitende herontwikkeling over relatief grotere stukken grond worden 'uitgesmeerd'. Tot slot ligt de toren in tegenstelling tot de andere kavels in het Kanaalpark direct naast het ROC-complex en campus (Y)ours Leiden en vormt het gebouw de oostelijke afsluiting van het Bètaplein. De beoogde locatie voor de toren is daarmee volgens het College ook veel geschikter voor een intensiever programma en een grotere hoogte dan de kantoorpercelen in de rest van het Kanaalpark.	Geen
D5	Er valt een precedentwerking vanuit het ontwerp te verwachten. Een hele strook langs de spoordijk vol met hoogbouw zou een nachtmerrie zijn voor de leefbaarheid van de Professorenwijk. <i>Ingediend door 73</i>		

		Ten aanzien van inspraakreactie D5: het project borgt zelf dat een deel van de strook langs de spoordijk niet vol met hoogbouw zal komen te staan, want in die strook wordt nu juist een maximaal vijf bouwlagen tellend garagegebouw gerealiseerd. Op het perceel Kanaalpark 140 is onlangs het kantoorpand verbouwd tot een nieuw, succesvol kantoorconcept, dat er toe heeft geleid dat het gebouw weer volledig is verhuurd. Voor het tussenliggende pand (Kanaalpark 141) is er geen parkeerruimte beschikbaar om een hoog gebouw mogelijk te kunnen maken. Los van het gegeven dat de Ontwikkelstrategie geen hoge gebouwen langs het spoor toelaat, is er voor de eigenaren van de drie percelen in die strook ook geen aanleiding om hoogbouw te realiseren. Het College ziet dan ook geen precedentwerking uit de ontwikkeling van de woontoren aan Bètaplein voortkomen.																				
E	Thema: Parkeren en verkeersaantrekkende werking																					
E1	Bij de bouw van het ROC-complex is vermeld dat de bijbehorende parkeergarage gratis zou zijn. Dat is echter niet het geval gebleken: een dagkaart is zelfs nog duurder dan dat in het centrum van Leiden het geval is. De garage wordt hierdoor nauwelijks gebruikt, waardoor veel leerlingen en personeel van het ROC in de Professorenwijk parkeren. Door de bouw van een nieuwe toren zal er opnieuw sprake zijn van een toename van de parkeeroverlast in de wijk. <i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 13, 16 t/m 22, 24 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 86, 88 t/m 115</i>	De gemeente heeft in maart 2011 – dus voorafgaand aan de ingebruikname van het ROC-Lammenschanscomplex én voorafgaand aan de invoering van de blauwe zone – parkeerdrukmetingen laten uitvoeren in onder andere de Fruitbuurt / Cronesteyn, de Tuinstadwijk en de Professorenwijk, en die metingen zijn vervolgens jaarlijks herhaald. Er bestaat daardoor een goed beeld van de parkeerdruk in de buurten rondom de Lammenschansdriehoek en van de ontwikkeling van die parkeerdruk. De onderstaande tabellen laten die ontwikkeling zien, waarbij de ‘Professorenwijk’ het meetgebied vormt tussen de Lammenschansweg, de Zeemanlaan, de Lorentzkade en de Kanaalweg. Het meetgebied ‘Tuinstadwijk’ bevindt zich tussen de Lammenschansweg, het spoor, de Vliet en de Koninginnelaan / Stadhouderslaan. ‘Cronesteyn’ is het gebied ten zuiden van het spoor, tussen de Lammenschansweg en de Vliet.	Geen																			
E2	Het bestemmingsplan voorziet niet in de eigen parkeerbehoefte van de nieuwe toren en voldoet daardoor ook niet aan het criterium van ‘een goede ruimtelijke ordening’. Bij de onderbouwing van het bestemmingsplan is gewerkt met een parkeerbalans, oftewel een theoretische benadering van de te verwachten parkeerbehoefte, waaruit blijkt dat de bestaande ondergrondse garage onder het ROC-complex zal moeten voorzien in een deel van de benodigde capaciteit. Omdat de Lammenschansgarage reeds bestaat, kan niet worden volstaan met een theoretische analyse, maar had de feitelijke bezetting van de garage in verschillende periodes moeten worden geïnventariseerd.	Tijdens de metingen in 2012 en 2013 is ook het percentage auto’s met een parkeerschijf ten opzichte van het totale aantal geparkeerde auto’s in ieder meetgebied onderzocht. Dat percentage is in de onderstaande tabellen tussen haakjes achter het bezettingspercentage weergegeven. Auto’s met een parkeerschijf kunnen van medewerkers van het ROC-Lammenschans zijn, maar ook van bijvoorbeeld bezoekers van de bewoners in de buurt. Aan medewerkers van het ROC-Lammenschans en het Da Vinci College is geen parkeervergunning afgegeven. Donderdagavond 19:00 uur <table><tr><td></td><td>Mrt 2011</td><td>Mrt 2012</td><td>Jan/Feb 2013</td><td>Sep 2014</td></tr><tr><td>Professorenwijk</td><td>79%</td><td>74% (9%)</td><td>71% (16%)</td><td>73%</td></tr><tr><td>Tuinstadwijk</td><td>76%</td><td>72% (7%)</td><td>67% (9%)</td><td>65%</td></tr><tr><td>Cronesteyn</td><td>58%</td><td>69%</td><td>67%</td><td>72%</td></tr></table>			Mrt 2011	Mrt 2012	Jan/Feb 2013	Sep 2014	Professorenwijk	79%	74% (9%)	71% (16%)	73%	Tuinstadwijk	76%	72% (7%)	67% (9%)	65%	Cronesteyn	58%	69%	67%
	Mrt 2011	Mrt 2012	Jan/Feb 2013	Sep 2014																		
Professorenwijk	79%	74% (9%)	71% (16%)	73%																		
Tuinstadwijk	76%	72% (7%)	67% (9%)	65%																		
Cronesteyn	58%	69%	67%	72%																		

In de parkeerbalans is bovendien geen rekening gehouden met de parkeerbehoefte van het Bètaplein zelf, die wordt gegenereerd door een negental jaarlijks te organiseren evenementen en de retailfuncties en horeca in de plinten van het Gammablok en de Leidse Schans gebouwen.

Ingediend door 120

Zaterdagmiddag 13:00 uur

	Mrt 2011	Mrt/Apr 2012	Jan/Feb 2013	Sep 2014
Professorenwijk	79%	69% (9%)	88% (9%)	74%
Tuinstadwijk	72%	63% (11%)	67% (11%)	57%
Cronesteyn	58%	65%	69%	70%

Dinsdagmiddag 13:00 uur

	Mrt 2011	Mrt/Apr 2012	Jan/Feb 2013	Sep 2014 *
Professorenwijk	69%	55% (13%)	52% (14%)	60%
Tuinstadwijk	60%	55% (8%)	52% (12%)	54%
Cronesteyn	72%	84%	86%	80%

Dinsdagavond 19:00 uur

	Mrt 2011	Mrt/Apr 2012	Jan/Feb 2013	Sep 2014 *
Professorenwijk	86%	77% (9%)	73% (10%)	73%
Tuinstadwijk	79%	69% (10%)	71% (8%)	65%
Cronesteyn	72%	68%	72%	72%

Dinsdagnacht 23:00 uur

	Mrt 2011	Mrt/Apr 2012	Jan/Feb 2013	Sep 2014
Professorenwijk	Nb *	85% (4%)	78% (2%)	81%
Tuinstadwijk	Nb *	76% (3%)	67% (5%)	70%
Cronesteyn	Nb *	69%	68%	82%

* In 2014 is op dinsdag alleen 's avonds om 23:00 uur geteld, maar is op donderdag ook 's middags geteld. In 2011 is niet geteld op dinsdag om 23:00 uur. Alle rauwe data, inclusief telcijfers per straat, zijn op navraag beschikbaar bij de gemeente.

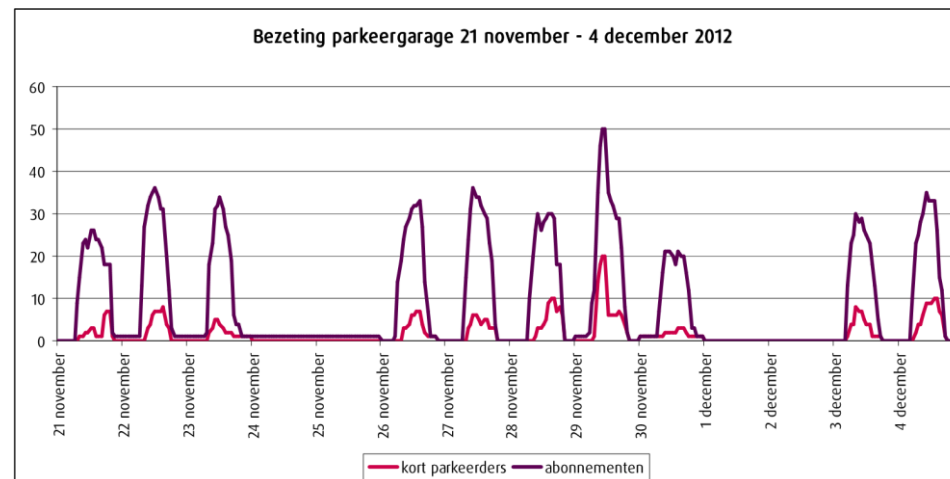
De telmomenten zijn zodanig gekozen dat inzicht wordt verkregen in de parkeerbezetting op doordeweekse dagen overdag (dinsdag of donderdag), op normale doordeweekse avonden en nachten (dinsdag), tijdens koopavond en op zaterdagmiddagen. De effecten van de komst van het ROC-Lammenschans komen alleen op doordeweekse dagen overdag tot uiting, want alleen dan is het onderwijsgebouw in gebruik. Op dat telmoment zien we ten opzichte van de situatie vóór ingebruikname van het ROC-Lammenschanscomplex juist een afgenomen parkeerdruk in de Professorenwijk (en Tuinstadwijk). In Cronesteyn is de parkeerdruk wél toegenomen, omdat daar geen blauwe zone-regime is ingevoerd. Dat is overdag vooral te merken in de straten op het voormalige Veilingterrein.

Overdag zijn er in de Professorenwijk – uitgedrukt in percentage van het totale aantal geparkeerde auto's – meer gastparkeerders met parkeerschijf dan 's avonds en in het

weekend, maar daarmee is de parkeerdruk in de Professorenwijk doordeweeks overdag nog steeds ruimschoots onder de 85%. De gemeente ziet dat percentage als maatstaf voor een hoge parkeerdruk, waarbij moeite moet worden gedaan een parkeerplek te vinden. Voor zover medewerkers van het ROC en Da Vinci College in de Professorenwijk parkeren vormt dat in de bestaande situatie volgens het College in ieder geval geen probleem.

De gemeente verwacht dat ook het parkeren door ROC- en Da Vinci-medewerkers in het Kanaalpark en op het Veilingterrein, waar in tegenstelling tot de Professorenwijk geen blauwe zone geldt, sterk zal teruglopen, zodra in zowel de Zuidelijke Schil als in de Lammenschansdriehoek betaald parkeren is ingevoerd op basis van een gelijke prijsstelling als die van de parkeergarage. Vanaf dat moment is het immers niet gunstiger meer om buiten de garage te parkeren. Dat er in 2016, dus voorafgaand op de realisatie van de nieuwe woontoren, een betaald parkeerregime wordt ingevoerd in zowel de Zuidelijke Schil als de Lammenschansdriehoek staat inmiddels vast.

Voor wat betreft reactie E2: juist omdat voor het parkeren in de garage betaald moet worden en parkeren in het Kanaalpark en op het Veilingterrein gratis is, is de garage momenteel nauwelijks bezet. Uit tellingen van Goudappel Coffeng van november 2012 bleek de maatgevende bezetting overdag maximaal 16%, waarvan het grootste deel van de geparkeerde auto's van vergunninghouders van het destijds in het Kanaalpark gevestigde bedrijf NEM-Energy was. Dat bedrijf is inmiddels naar Zoeterwoude verhuisd, en er zijn geen vergunningen meer in omloop voor de garage. Uitgaande van die tellingen, waarbij op het maatgevende moment bijna 300 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zou zodoende de volledige parkeerbehoefte van bijna twee woontorens met het nu voorgestelde programma in de garage kunnen worden opgelost.



Parkeertellingen Goudappel november 2012

		Bij het bepalen van de restcapaciteit van de garage is daarom bij wijze van 'worst-case-benadering' juist gekozen voor een berekening op basis van het scenario dat het volledige programma van het ROC-complex, de commerciële ruimten in de campus én de vier jaarlijkse evenementen in categorie 2 op het Bètaplein op de Lammenschansgarage zijn aangewezen. In dat geval biedt de garage wél voldoende parkeerruimte voor de commerciële voorzieningen onderin de nieuwe toren en de bezoekers van bewoners van de woningen, maar niet voor de bewoners zelf. Alleen voor die bewoners worden daarom drie parkeerlagen op de beoogde fiets- en brommerstalling op het perceel Kanaalweg 142 gebouwd, waar ruimte is voor één parkeerplaats voor elke woning. Die parkeerplaatsen worden met de woningen meeverkocht, dus kopers krijgen niet de mogelijkheid alleen een woning in de toren te kopen en niet de bijbehorende parkeerplaats, en de parkeergarage bij de woontoren zal niet toegankelijk worden voor niet-bewoners.	
E3	Door het creëren van meer woningen in de Lammenschansdriehoek zal de verkeersdruk op de ontsluiting van de driehoek richting de A4 nog meer toenemen. Aangezien er nog geen oplossing is voor het bestaande verkeersprobleem en er geen besluit is over een eventuele ringweg, zullen toekomstige bewoners in de Lammenschansdriehoek de komende jaren van het bestaande drukke wegennet gebruik moeten maken. <i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 13, 16 t/m 22, 24 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 86, 88 t/m 115</i>	Alle in de Lammenschansdriehoek aanwezige en in aanbouw zijnde woningen én de nog geplande woningen in de beoogde toren aan het Bètaplein, het Gammablok en de Ananasweglocatie zijn in de programmatische vulling van het actuele regionale verkeersmodel opgenomen. Dat model is gebruikt voor de kruispuntberekeningen in het kader van het provinciale inpassingsplan voor de Rijnlandroute. Het inpassingsplan, dat op 10 december 2014 door Provinciale Staten is vastgesteld, maakt de aanleg van een tweede Lammebrug mogelijk, evenals een flinke opwaardering van het kruispunt Lammenschansplein en een verbreding van de Europaweg. Uit de kruispuntberekeningen blijkt dat het toekomstige kruispunt eenvoudig het verkeersaanbod tijdens de spitsintensiteiten kan verwerken. Voor het huidige knelpunt op het Lammenschansplein geldt dat inmiddels dus wel degelijk een oplossing voor handen is. De in de inspraakreactie genoemde ringweg is bedoeld om een alternatief te bieden voor bestaand verkeer over de Hooigracht en Langegracht, zodat de binnenstad een autoluw karakter kan krijgen. Een ringweg (of alternatief daarvoor) is niet noodzakelijk voor een goede doorstroming van het verkeer op de Lammenschansweg of Kanaalweg en is daardoor ook niet van nut voor de Lammenschansdriehoek.	Geen
E4	De extra verkeersdruk zal tevens ten koste gaan van de verkeersveiligheid, waaronder de fietsveiligheid van de naar school fietsende kinderen. <i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 13, 16 t/m 22, 24 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 86, 88 t/m 115</i>	De toekomstige opzet van de Lammenschansdriehoek wordt getypeerd door een sterke scheiding van modaliteiten. Het Bètaplein en campusterrein worden volledig het domein van voetgangers, fietsers en bromverkeer. Daar waar de auto in het openbaar gebied van de driehoek niet wordt uitgesloten zijn losliggende fietspaden en trottoirs aanwezig. Vanaf de Kanaalweg tot aan de fiets- en brommerstalling op het perceel Kanaalpark 142 is bijvoorbeeld een breed fietspad aanwezig. Het overige deel van het fiets- en voetgangersverkeer dat door de nieuwe woontoren wordt gegenereerd zal via het Bètaplein op het vrijliggende fietspad langs de Lammenschansweg terecht komen. Dat geldt nu ook voor de studenten en leerlingen van het ROC-Lammenschans en Da Vinci College. Het College ziet door die scheiding van verkeersmodaliteiten ook na de realisatie van het woongebouw geen verkeersonveilige situatie ontstaan.	Geen

F	Thema: Licht- en geluidhinder		
F1	De parkeergarage zal licht- en geluidsoverlast geven, doordat er overdag en 's avonds auto's doorheen zullen rijden. <i>Ingediend door FB-reactie, 3, 5, 6</i>	Het College ziet dit punt als een begrijpelijke zorg, al zij het één die relatief eenvoudig weg te nemen is. Het College en de ontwikkelaar denken licht- en geluidhinder vanuit de garage te kunnen uitsluiten door de garage aan de zijde van het spoor een dichte gevel te geven, die vanaf een hoogte van 2,5 meter ook nog eens blind is. Die onderste 2,5 meter van de gevel wordt aan de noordzijde van de garage in glas of doorzichtig kunststof uitgevoerd, zodat zicht op de expeditiestraat mogelijk blijft vanuit de garage. Lichtuitstraling wordt op die hoogte door de spoordijk geblokkeerd, terwijl het glas het geluid van auto's en brommers isoleert. Om de bouw van zo'n gevel ook te borgen is deze maatregel in de regels van het bestemmingsplan als voorwaarde gesteld. Over het uiterlijk van deze gevel, die in de zomer overigens volledig verscholen gaat achter de bomen langs spoordijk, kan het bestemmingsplan geen eisen stellen. De architect zal daarover echter afstemming zoeken met het comité 'Nee tegen de toren'.	Aan artikel 4 is een lid toegevoegd, waarmee de realisatie van een dichte gevel en grotendeels blinde gevel aan de noordzijde van het garagegebouw als voorwaardelijke verplichting wordt gesteld voor de bouw van de parkeergarage.
F2	De toren zal op een flink aantal bouwlagen belast worden met geluidniveaus boven de voorkeursgrenswaarden. De gemeente acht het verlenen van hogere waarden goed verdedigbaar omdat er geen doeltreffende maatregelen toepasbaar zijn. Met andere woorden: er wordt iets ontworpen dat eigenlijk niet kan, en vervolgens wordt gesteld dat het niet anders kan. Bovendien is onduidelijk of de gemeente rekening heeft gehouden met een toekomstige intensivering op de spoorlijn, of een spoorverdubbeling. Welke scenario's heeft de gemeente beschikbaar als toekomstige bewoners van de Greentower bezwaar maken tegen die intensivering van het spoorverkeer en/of spoorverdubbeling? <i>Ingediend door 23</i>	Deze reactie impliceert met de bewoording 'er wordt iets gedaan dat eigenlijk niet kan', dat de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder moeten worden gezien als een harde maatstaaf voor een goed woonklimaat. Dat is nadrukkelijk niet het geval. Geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarden komen veelvuldig voor in de hele stad, en zowel bij bestaande woningen als nieuwbouw. Zo is geen enkele van de grote nieuwbouwprojecten in de stad, waaronder campus (Y)ours Leiden, het Haagwegterrein, het Kooiplein, het Churchillpark, Nieuw Leyden en Groenord, vrij van woningen met geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarden. Ook bestaande woningen aan bijvoorbeeld de Lammenschansweg, de De Sitterlaan, de Burggravenlaan en de Kanaalweg worden belast met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarden. Dat is ook helemaal niet bezwaarlijk: al deze woningen hebben een buitenruimte aan een geluidsluwe zijde van de woning. Met de mogelijkheid tot het stellen van hogere waarden worden gemeenten in staat gesteld eisen te verbinden aan nieuwbouwprojecten om een bepaald akoestisch buitenklimaat te borgen, door bijvoorbeeld ook daar de buitenruimte aan de geluidsluwe zijde van een woning te laten positioneren of door een geluidsscherm langs een weg of spoor te (laten) realiseren. Door het voorschrijven van dergelijke maatregelen kan ook met een gevelbelasting boven de voorkeursgrenswaarde een goed buitenklimaat worden geborgd. Het is aan gemeenten zelf te bepalen in welke gevallen een specifiek buitenklimaat gewenst is. De Omgevingsdienst West-Holland heeft daarvoor beleid opgesteld voor alle gemeenten in haar mandaatgebied, waaronder Leiden, getiteld "Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder", d.d. 4 maart 2013. Het beleid schrijft voor dat hogere waarden bij spoorlawaaï tot 58 dB en wegverkeerslawaaï tot 53 dB altijd zonder aanvullende eisen worden verleend, en dat alleen bij belastingen daarboven eisen worden gesteld in de sfeer van akoestische compensatie, zoals het voorzien van loggia's	Er is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd en als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan opgenomen, dat rekening houdt met de gewijzigde vorm van de toren, een dichte noordgevel van de garage en de verkeersintensiteiten uit het nieuwe verkeersmodel (RVMK 3)

		aan de geluidbelaste zijde met een schuifbare glazen of kunststof pui. In de zogenaamde 'geluidsproductieplafonds' voor het betreffende deel van de spoorlijn Leiden - Alphen a/d Rijn, die op basis van de wet moeten worden gevolgd bij het uitvoeren van akoestisch onderzoek, is een verdubbeling van de spoorintensiteiten (zoals geambieerd door de provincie) al meegenomen. Mocht dit deel van de spoorlijn in de toekomst ook in fysieke zin nog eens worden uitgebreid met een extra spoor of mocht de spoorlijn bijvoorbeeld een stuk opschuiven, dan is daarvoor een Tracébesluit noodzakelijk. De akoestische effecten van zo'n ingreep moeten in het kader van dat Tracébesluit worden onderzocht en gemotiveerd, en zowel bewoners van de Greentower als van de Melchior Treublaan kunnen tegen dat Tracébesluit bezwaar maken. Omdat er geen plannen voor een spoorverdubbeling bestaan, ziet het College ook geen noodzaak daar nu op vooruit te lopen. De nieuwe vorm van de toren (die aan de onderzijde iets breder is dan dat in het voorontwerp bestemmingsplan het geval was en boven juist iets smaller en lager) en het gegeven dat een dichte noordgevel van de garage als voorwaarde is gesteld (zie de reactie op E1), maken dat een nieuw akoestisch onderzoek nodig was. Uit dat nieuwe onderzoek blijkt dat er geen sprake meer is van geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarden, zodat ook geen besluit hogere waarde meer noodzakelijk is. Dit is te danken aan de in reactie F1 genoemde voorwaardelijk gestelde dichte noordgevel van de parkeergarage, die een groot deel van het spoorgeluid op de gevels van de nieuwe woontoren tegen houdt. De akoestische binnenwaarde mag op basis van het Bouwbesluit in alle verblijfsruimten maximaal 33 dB bedragen. Bij de latere toetsing van de aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt beoordeeld of de nieuwe toren daaraan voldoet. Op basis van het nu uitgevoerde akoestisch onderzoek kan echter al worden geconcludeerd dat de gevels aan de zijde van het spoor hooguit een isolerende waarde van 24 dB zullen moeten hebben (namelijk de cumulatieve buitenwaarde van 57 dB minus de vereiste binnenwaarde van 33 dB). Een dergelijke isolerende waarde is niet bijzonder hoog, en valt met gemak te halen door toepassing van reguliere gevelpakketten zonder aanvullende isolatielagen.	
F3	Mogelijk verlicht de toren de wijk door de continue verlichting van het trappenhuis aan de zijde van de wijk. <i>Ingediend door 4</i>	Naar aanleiding van deze inspraakreacties én de reacties onder thema B heeft het College een nadere afweging gemaakt met betrekking tot het ontwerp van de zijgevels van de toren. Het aanvankelijke ontwerp had tot doel het zicht op de Professorenwijk weg te nemen door geen ramen in de noordgevel te plaatsen, met uitzondering van de ramen aan de uiteinden van een centrale gang op iedere verdieping, waarmee alle appartementen worden ontsloten. Die centrale gangen zouden naar verwachting inderdaad permanent verlicht worden. De dichte, witte gevels contrasteren daarnaast sterk met het architectuurbeeld in de Professorenwijk (zie ook thema B). Om deze nadelen weg te nemen heeft de architect in samenspraak met de betrokken	Geen
F4	De verticale rij met ramen, aan het einde van de centrale gang op iedere etage, zal naar verwachting permanent verlicht zijn. <i>Ingediend door 23</i>		

		gemeentelijke stedenbouwkundige een nieuw ontwerp gemaakt, waarin de woningen aan de noordzijde van het gebouw tot elkaar zijn doorgetrokken, zodat de centrale gangen niet langer tot de buitengevel doorlopen. Daarnaast hebben de zijgevels aan de noord- en zuidzijde nu wél ramen gekregen, zodat het gebouw mede door de gekozen baksteenarchitectuur en kleurstelling aansluiting vindt bij de bouwstijl in de Professorennwijk. De plattegronden van de toren zijn daarnaast zodanig aangepast dat vanaf de achtste verdieping uitsluitend slaapkamers aan de noordgevel zijn georiënteerd, zodat de lichtuitstraling beperkt blijft.	
		 De hier getoonde foto van de volledig verhuurde woontoren Résidence l'Étoile in Amsterdam (72 meter hoog), genomen op 19 februari om 19:15 uur, laat een beeld zien van zowel de effecten van een strook verlichte centrale gangen alsook de verlichting van keukens (kleine vensters) en slaapkamers (hoekramen) tijdens een maatgevend moment in de aanwezigheid van de bewoners. Met het 'verbergen' van de centrale gangen, het uitvoeren van de noordgevel in baksteen, het introduceren van ramen in die noordgevel én het positioneren van uitsluitend slaapkamers achter die gevel, is volgens het College een flinke verbetering gerealiseerd met betrekking tot zowel de lichtuitstraling als de passendheid van het beeld van de toren in de architectuur van de Professorennwijk.	

G	Thema: Externe Veiligheid		
G1	Uit het voorontwerp bestemmingsplan blijkt niet dat er rekening is gehouden met de opslag van gevaarlijke stoffen, zoals LPG, en de daarvoor geldende voorgeschreven veiligheidsafstanden. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>	Aan het toetsen van veiligheidsafstanden tot opslagvoorzieningen voor gevaarlijke stoffen is het College niet toegekomen, nadat is geconstateerd dat er in de wijde omgeving geen opslagvoorzieningen aanwezig zijn. De groene symbolen op het in de inspraakreactie getoonde kaartje zijn juist gevoelige voorzieningen, zoals school- en kantoorgebouwen met grote aantallen gelijktijdig aanwezige personen. De dichtstbijzijnde bron is een propaantank op het perceel Cronesteyn 3 op circa 330 meter afstand van de nieuwe woontoren, en dat betreft geen inrichting die op basis van het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' gepaard gaat met een veiligheidscontour.	Geen
G2	Uit niets blijkt dat de trein, die op enkele tientallen meters van de beoogde bouwlocatie rijdt, geen schadelijke invloed heeft op een toren tussen de 50 en 70 meter. Onduidelijk is bijvoorbeeld of een dergelijke toren de voortdurende trillingen van treinverkeer aan kan. Evenmin is duidelijk wat er zou gebeuren als een trein zou ontsporen. Omdat deze informatie ontbreekt, getuigt het voorontwerp bestemmingsplan niet van een goede ruimtelijke ordening. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>	Bestemmingsplannen kunnen slechts juridisch-planologische kaders bieden in termen van toegestane bouwvolumes en functies. De Wet ruimtelijke ordening biedt niet het stramen om de stabiliteit van de uiteindelijke constructie te kunnen toetsen in relatie tot trillingen, daarvoor is het Bouwbesluit het geëigende toetsingskader. Aan het Bouwbesluit wordt op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht pas getoetst wanneer een aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' wordt aangevraagd. In het kader van dit bestemmingsplan is slechts relevant of het project aannemelijkerwijs uitvoerbaar is, in brede zin. Uit het gegeven dat in den lande tientallen zo niet honderden hoge gebouwen op een veel nattere ondergrond en veel dichtter bij het spoor zijn gebouwd, waarover ook nog eens veel meer treinen rijden, en die allen kunnen voldoen aan het Bouwbesluit, kan voldoende zekerheid worden geput dat het project uitvoerbaar is. Voor wat betreft de geuite zorg over ontsporingen: op het bewuste stuk spoor zijn geen wissels aanwezig. Alle treinen die over het traject Leiden – Alphen a/d Rijn rijden halteren bij station Lammenschans, waardoor zij ter hoogte van de beoogde toren per definitie zeer langzaam rijden. De beperkte snelheid van die treinen maakt dat zij, in het zeer onwaarschijnlijke scenario dat zij hier zonder de aanwezigheid van wissels überhaupt ontsporen, aannemelijkerwijs niet ver van het spoor zullen raken. De kans op een ontsporing is onmogelijk op een betrouwbare manier te berekenen. De gemeente acht die kans in ieder geval zo klein, dat zij de ontwikkelaar niet zal vragen om bij het ontwerpen van de parkeergarage (die tussen het spoor en de nieuwe woontoren is geprojecteerd) rekening te houden met het scenario dat een trein tegen het gebouw schuift. Dat is in de lande overigens ook niet gebruikelijk op locaties waar geen enkele aanleiding bestaat te veronderstellen dat een trein ontspoot, evenmin als het stellen van constructieve eisen voor gestandhouding van een gebouw bij een vliegtuigimpact, een zware aardbeving of een andere gebeurtenis met een nihil kans op voorkomen.	Geen

H	Thema: Luchtkwaliteit		
H1	Bijlage 8 van het voorontwerp bestemmingsplan betreft een memo over luchtkwaliteit. Dit memo kan niet worden aangemerkt als een onderzoeksrapport, omdat het niet zodanig is genoemd en bovendien kort en summier is. Uit het memo blijkt niet dat er geen toename zal zijn van PM10 deeltjes. Winkelend publiek dat met de auto op het Bètaplein zal afkomen, zal mogelijk uitwijken naar de Burgermeesters- en Professorenwijk, wanneer zij niet in de garage onder het ROC-gebouw kan parkeren. In dat scenario zal extra luchtvervuiling optreden in de wijk. Omdat hiermee in het memo van bureau SAB geen rekening is gehouden, kan de gemeente de conclusies uit het memo niet volgen. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>	De Wet Milieubeheer vereist dat wordt onderzocht of ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor een 'in betekenende mate toenemende verslechtering' van de luchtkwaliteit, uitgedrukt in een toename van de concentraties van een aantal stoffen met specifieke hoeveelheden microgram per kubieke meter lucht ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Daarnaast moet worden onderzocht of een verslechtering van de luchtkwaliteit (al dan niet één van 'betekenende mate') leidt tot een overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor jaargemiddelde concentraties. Die grenswaarden bedragen voor zowel fijn stof (PM_{10}) als stikstofdioxide (NO_2) $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, en voor ultra fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$) $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Of de resultaten uit dat onderzoek worden weergegeven in een stuk dat de naam "memo", "onderzoeksrapport" of "blauw-met-witte-stippen-nota" draagt is in het geheel niet relevant. Uitsluitend relevant is dat de berekeningen zijn uitgevoerd conform de wettelijke meet- en rekenmethoden en op een overzichtelijke manier inzichtelijk zijn gemaakt. Om echter toch tegemoet te komen aan de zorgen in deze inspraakreactie is het stuk in het ontwerp bestemmingsplan nu "onderzoeksrapport" genoemd in plaats van "memo". De onderzoeksmethodiek is daarmee niet aangepast, want die is ook in de ministeriële regeling 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007' (Rbl 2007) tussentijds niet gewijzigd.	Er zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd op basis van de tussentijds gewijzigde autonome verkeersintensiteiten in het nieuwe verkeersmodel. De berekeningen zijn gepresenteerd in een stuk dat nu de naam "onderzoeksrapport" draagt.
H2	De conclusie dat de totale gebiedsontwikkeling van de Lammenschansdriehoek 'niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit' wordt betwijfeld. Er zou verder aan de Wet milieubeheer moeten worden getoetst. <i>Ingediend door 4</i>	Voor dat onderzoeksrapport zijn wel - op basis van dezelfde rekenmethoden - nieuwe berekeningen uitgevoerd. Dat is niet zozeer gedaan omdat de berekeningen in het aanvankelijke stuk onjuist waren, maar omdat door het dagelijks bestuur van Holland Rijnland inmiddels een nieuw regionaal verkeersmodel is vastgesteld, met gewijzigde autonome verkeersintensiteiten. Voor woon- en retailontwikkelingen zoals die in het bestemmingsplan zijn beoogd, zijn alleen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide relevant, twee producten van autoverkeer. De toren heeft een verkeersaantrekkende werking groter dan de verkeersaantrekkende werking van de nu aanwezige kantoorpanden, en zal dus per definitie leiden tot een toename van de concentraties fijn stof en stikstofdioxide. De vraag is of die toename leidt tot overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden en of die toenames op zichzelf zo omvangrijk zijn dat zij 'in betekenende mate' bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ter beantwoording van die tweede vraag: de toename van de bovengenoemde stoffen door de realisatie van de toren is het hoogst wanneer er vanuit wordt gegaan dat al het bestemmingsverkeer voor de toren op dezelfde locatie afkomt, ongeacht of die locatie nu de nieuwe parkeergarage is, de bestaande garage onder het Bètaplein, of één van de straten in de Professorenwijk. De toename van de concentratie fijn stof bedraagt op die locatie $0,15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en de van de concentratie stikstofdioxide $0,89 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In beide gevallen ruimschoots minder dan de grenswaarde die de wetgever verbindt aan de term 'in betekenende mate'.	

		Als er al sprake zou kunnen zijn van een overschrijding van de absolute concentraties fijn stof en stikstofdioxide (hetgeen sinds 2010 in den lande feitelijk nauwelijks meer voorkomt vanwege de jaarlijks afnemende emissieparameters die de wetgever stelt voor de steeds schoner wordende auto's en productieprocessen), dan zal dit in ieder geval als eerste plaats vinden ter plaatse van de Lammenschansweg, omdat de achtergrondconcentraties daar vele malen hoger zijn dan in de Professorennwijk zelf. Ook als het verkeer voor de woontoren niet in de ROC-garage zou parkeren maar in de Professorennwijk, zijn het Lammenschansplein en het kruispunt van de Lammenschansweg en Tomatenstraat maatgevend voor het al dan niet overschrijden van de grenswaarden. De totale verkeersintensiteiten zijn daar zoveel hoger dan in bijvoorbeeld de Melchior Treublaan of de Stieltjesstraat, dat automatisch kan worden geconcludeerd dat bij voldoening aan de grenswaarden ter plaatse van die hoofdstraten ook in ondergeschikte zijstraten wordt voldaan. In het verkeersmodel is het programma van de nieuwe woontoren, het ROC-gebouw, studentencampus (Y)ours Leiden en de ontwikkelingen ter plaatse van de Ananasweglocatie en het Gammablok (voor zover nu bekend) toegevoegd. Het model houdt daarmee ook rekening met werknemers en bezoekers van retailfuncties aan het Bètaplein. Voor wat betreft de opmerking van [indiener 4]: de effecten van de ontwikkeling van de toren op de lokale luchtkwaliteit zijn al nauwkeurig en op basis van de wettelijke meet- en rekenvoorschriften in beeld gebracht. Het is het College onduidelijk welke verdere toetsing aan de Wet milieubeheer nog zou kunnen plaatsvinden.	
I	Thema: Wateroverlast		
11	Sinds de bouw van het ROC-complex in de Lammenschansdriehoek en de plaatsing van ca. 1000 damwanden voor dat gebouw, is er sprake van structurele wateroverlast bij heftige regenval. Het gevolg hiervan is dat er op initiatief en kosten van de bewoners van de Stieltjesstraat en Melchior Treublaan een nieuwe riolering is laten aanleggen. De gemeente Leiden erkende immers geen aansprakelijkheid voor de verstoring van de waterhuishouding. Met de bouw van twee enorme gebouwen erbij zal zeer waarschijnlijk weer een verstoring van de waterhuishouding worden veroorzaakt. <i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 13, 16 t/m 22, 24 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 115, 117</i>	Zowel het Hoogheemraadschap van Rijnland als de gemeente Leiden verwachten geen veranderingen in het functioneren van het watersysteem naar aanleiding van de realisatie van de nieuwe toren en de bijbehorende garage, omdat de spoorstoot tussen de beoogde garage en de spoordijk intact blijft en al het hemelwater (regen) dat in het projectgebied neerkomt direct op die sloot blijft afgekoppeld. Die situatie is gelijk aan de bestaande situatie: ook nu komt het hemelwater dat op de daken van de twee aanwezige kantoorpanden en op het Bètaplein valt via een afgekoppelde hemelwaterafvoer in de spoorstoot terecht, om vervolgens door het poldergemaal bij de Kanaalweg in het Rijn- en Schiekanaal gepompt te worden. De capaciteit van dat gemaal (dat zeer recentelijk nog is vernieuwd) is voldoende robuust om ook bij hevige regenbuien peilstijgingen te voorkomen. Los van de vraag of de realisatie van het ROC-complex destijds al dan niet de aanleiding vormde voor wateroverlast in de Professorennwijk, is in tegenstelling tot het ROC-project bij de realisatie van de nu beoogde woontoren geen sprake van het dempen van een stuk sloot, een toename van het verhard oppervlak of een andere wijziging van het watersysteem.	Geen

J	Thema: Windhinder		
J1	Op pagina 14 van het voorontwerp bestemmingsplan staat dat het Bètaplein moet worden beleefd als een prettige ontmoetingsruimte. In het windhinderonderzoek, dat in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan is uitgevoerd, is de activiteit 'langdurig zitten' niet meegenomen, terwijl deze activiteit centraal staat op pleinen die als 'ontmoetingsruimte' dienst moeten gaan doen. De gemeente zou de windeffecten van de toren op de activiteit 'langdurig zitten' alsnog moeten onderzoeken en inzichtelijk moeten maken, en op basis van de uitkomsten moeten overwegen of de functie van 'ontmoetingsruimte' wel past bij het Bètaplein. <i>Ingediend door 23</i>	Windhinder is absoluut een aspect dat in omgevingen met veel hoogbouw relevant is. Het College begrijpt dat er zorgen met betrekking tot dit onderwerp zijn. De gewijzigde vorm van de toren (meer massa aan de onderzijde en slanker en korter aan de bovenkant) was aanleiding om een nieuw en gedetailleerder windhinderonderzoek uit te laten voeren voor het invloedsgebied van de woontoren. Het bijbehorende onderzoeksrapport is als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Uit het onderzoek blijkt, evenals uit het eerdere onderzoek, dat er zeer plaatselijk een slecht windklimaat blijft bestaan bij de zuidoostelijke hoek van het ROC-gebouw. Dat windklimaat daar wordt echter veroorzaakt door wind uit zuid- en zuidwestelijke richting, dus buiten de invloedsfeer van de nieuwe toren. Die wind drukt tegen het ROC-gebouw en bouwt vervolgens op (cumuleert) bij de hoek van het gebouw. Dit is in de bestaande situatie al het geval, de beoogde woontoren aan de oostzijde van het plein heeft daar geen enkele positieve dan wel negatieve invloed op. Het windklimaat op deze plek kan alleen worden verbeterd door verticale windschotten haaks op de gevel te plaatsen of door bomen op strategische plaatsen te planten. Die laatste optie is ook in het herinrichtingsplan voor het Bètaplein meegenomen. Overigens is ook meer in de breedte bij het opstellen van het inrichtingsplan zoveel mogelijk rekening gehouden met het windklimaat en de bezonningssituatie, door juist op windluwe en zonnige plekken ruimte te bieden voor terrassen en zitgelegenheden.	Naar aanleiding van het gewijzigde torenontwerp is een nieuw windhinderonderzoek uitgevoerd, dat als bijlage is opgenomen bij het ontwerp bestemmingsplan. De uitkomsten uit het onderzoek leiden niet tot de noodzaak het plan verder aan te passen.
J2	De beoogde woontoren maakt de entree van de supermarkt en ondergrondse parkeergarage tot de zwaarst windbelaste zone, met een slecht comfort. Met dit ontwerp van de toren loopt de gemeente dus een reëel risico dat het plein haar functie slecht zal kunnen vervullen. <i>Ingediend door 73</i>	Windhinder is in omgevingen met veel hoogbouw niet uit te sluiten. Het klopt dat er op het Bètaplein plekken zullen zijn die minder geschikt zijn voor de activiteit 'langdurig zitten', maar om een rol als ontmoetingsruimte te kunnen vervullen hoeft dat ook niet, zolang er maar voldoende plekken zijn die wel geschikt zijn om rustig te kunnen zitten en zolang de plekken waar het windklimaat slechter is uitsluitend worden benut als doorloopgebied. Het College vindt dat met het nieuwe inrichtingsplan van zo'n situatie sprake is. In dat inrichtingsplan is bijvoorbeeld voor de zone pal voor de nieuwe woontoren ruimte gecreëerd voor een terras, precies daar waar een goed windklimaat heerst voor de activiteit 'langdurig zitten'. Het fietspad over het plein is gelegen over een stuk van het plein waar het windklimaat slecht zou zijn voor een terras, maar op z'n minst 'matig' is voor de activiteit 'doorlopen', die ook voor fietspaden geldt.	
J3	Aangezien het Bètaplein een verblijfsruimte zou moeten worden, zouden niet alleen de rode zones die ontstaan rondom de bebouwing moeten worden verbeterd, maar ook de gele zones, die een belangrijk deel van het verblijfsgebied beslaan. In de gele zones is het klimaat om te slenteren volgens adviseur Peutz namelijk slecht. <i>Ingediend door 118</i>	Het College ziet op en rondom het Bètaplein niet meer zwerfafval dan in andere delen van de stad, zoals de Professorenwijk zelf, en ziet de verspreiding van zwerfafval dus ook niet als een te verwachten probleem. De gemeente, het ROC en Da Vinci College hebben onderling afspraken gemaakt over het beheer van het plein, die behelzen dat de gemeente een basisniveau aan beheerstaken levert (waaronder het vervangen van kapotte materialen en het wekelijks vegen van het plein) en waarbij het ROC en Da Vinci College aanvullende taken uitvoeren, waaronder bijvoorbeeld het regelmatig verwijderen van kouwgom en het aanvullend aanvegen van het plein. Volgens de gemeente worden die taken volgens afspraak uitgevoerd en leiden ze tot een relatief schoon en opgeruimd plein. De bouw van een nieuw woongebouw aan de oostzijde van het plein heeft geen	
J4	De windhinder zou voor het gehele Bètaplein moeten worden onderzocht, en niet alleen het deel daarvan aan de zijde van de woontoren. <i>Ingediend door 118</i>		

J5	Gebieden met hoge gebouwen werken wind in de hand. Daarmee wordt zwerfvuil verspreid, hetgeen sowieso al een probleem is in het ROC-gebied. De verspreiding van zwerfafval door de omgeving zal er waarschijnlijk niet voor zorgen dat er een gezellig winkelgebied ontstaat op het plein. <i>Ingediend door 101</i>	gevolgen voor de onderlinge afspraken tussen de scholen en de gemeente, die blijven gewoon van kracht.	
K	Thema: Winkelleegstand		
K1	Wanneer het plan wordt uitgevoerd zal leegstand van winkelruimte ontstaan, die uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening tot een onaanvaardbare situatie in de betrokken regio zal leiden. Uit jurisprudentie blijkt dat bij het vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen nadrukkelijk moet worden voorkomen dat winkelleegstand ontstaat. In het voorontwerp bestemmingsplan is onvoldoende inzicht gegeven in de leegstandsituatie die zou kunnen ontstaan. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>	De beoogde woontoren zal in haar nieuwe vorm ruimte bieden aan 1080m² commerciële en maatschappelijke ruimte op de begane grond. Die ruimte is niet alleen voor winkeldoelinden bestemd, maar ook voor dienstverlenende retailers (zoals kappers, schoonheidssalons, bankfilialen, wasserettes, fietsenmakers, etc), paramedische zorgvoorzieningen (arts- en tandartspraktijken, fysiotherapiepraktijken, etc), sport- en wellnessvoorzieningen (sportscholen, sauna's, massagesalons, zonnebankstudio's, etc), horeca (excl. discotheken / zware horeca) en culturele voorzieningen (ateliers, expositieruimten, dans- en muziekscholen, etc). De behoefte aan deze voorzieningen wordt deels gegenereerd door de ontwikkeling van de Lammenschansdriehoek zelf, zo blijkt uit de studie 'Haalbaar programma buurtgebonden voorzieningen Lammenschanspark Leiden' (juni 2015) van bureau 'Droogh Trommelen en partners' (DTNP). DTNP berekende dat de minimaal 5000 nieuwe bewoners van de Lammenschansdriehoek draagvlak creëren voor 2500m² tot 2900m² bvo aan nieuwe buurtgebonden voorzieningen, waarvan ca. 1400m² wvo buurtgebonden detailhandel en 900m² wvo aan overige buurtgerichte voorzieningen. Alhoewel deze meters voorzien in de behoefte van uitsluitend de nieuwe bewoners van de driehoek, kan de aantrekkelijkheid van een volwaardig buurtcentrum met supermarkt klandizie wegtrekken bij bestaande winkels in de Van 't Hoffstraat. Wanneer dat het geval is zal de behoefte aan commerciële ruimte aan het Bètaplein pro rato aan het aantal overstappende klanten toenemen. Structurele leegstand in de Van 't Hoffstraat is in dat geval niet te verwachten: de winkelpanden daar zijn reeds bestemd voor wonen en aan woningen in woonmilieus als de Professorenwijk bestaat in de Leidse regio een grote behoefte. Het ROC Lammenschans heeft daarnaast behoefte aan ca. 3500 - 5000m² ruimte voor zogenaamde werk-leervoorzieningen, waaronder het momenteel in het complex gevestigde Integraal Praktijkcentrum (IPC), waar studenten van het opleidingscluster Techniek leren auto's, motoren en brommers te repareren, en een filiaal van de Rabobank. Die werk-leervoorzieningen begeven zich grotendeels in branches buiten de bovengenoemde buurtgebonden detailhandel, horeca en dienstverlening, en zijn gericht op studenten binnen de opleidingsgroepen Commercie, Economie & Recht, Handel & Ondernemerschap, ICT, Media & Ontwikkeling, Techniek, Transport & Logistiek. Zo mogelijk wordt tussen het ROC en de toekomstige supermarkt een overeenkomst	Aan de bijlagen van het ontwerp bestemmingsplan is een onderzoek van bureau DTNP toegevoegd naar draagvlak voor extra buurtgebonden voorzieningen in de Lammenschansdriehoek. De paragraaf met betrekking tot de ladder voor duurzame verstedelijking is aangevuld met een onderbouwing over de omvang en beoogde vulling van commerciële ruimten rondom het Bètaplein, en de effecten daarvan op functies in de omgeving.
K2	De vraag is of het Bètaplein een prettige plek kan worden. Dit mede omdat het ROC geen directe aansluiting heeft met het maaiveld en zich in de plinten van het gebouw vooralsnog alleen een Rabobank en op termijn wellicht een supermarkt bevinden. Supermarkten zorgen voor rommelige omgevingen, vanwege de intensieve bezoekersstromen. <i>Ingediend door 73</i>		

		gesloten om ROC-studenten stage te kunnen laten lopen bij die supermarkt, waardoor de supermarkt zowel marktruimte van de buurtgebonden retail als de nodige werk-leervoorzieningen opsoupeert. Tot slot reserveert de gemeente graag ca. 1000m² aan ruimte aan het Bètaplein voor bovenwijkse horeca-, recreatie- en sportvoorzieningen, zoals een dart-, pool-, snooker- of bowlingcentrum, spa / wellness, speelhal of dansschool. Het College vindt dergelijke voorzieningen goed passen in het profiel van de Lammenschansdriehoek en diens relatief jonge bewonersgroep, en een belangrijk criterium voor de aantrekkelijkheid van dergelijke gemengde, stedelijke woonwijken. Als de komst van deze relatief kleinschalige voorzieningen al effecten heeft op de levensvatbaarheid van bestaande voorzieningen in hun invloedsgedebied, dan verwacht de gemeente dat die primair plaatsvinden bij sport- en recreatievoorzieningen op bedrijventerreinen in de directe omgeving, zoals 'Bowling Restaurant Menken' (bedrijventerrein Kenauweg), salsaschool 'Dos Bailadores' (bedrijventerrein Veilingterrein) of boksschool 'Lucky Gym' (bedrijventerrein Rooseveltstraat). Een verhuizing van dergelijke bedrijven naar het Bètaplein zou de gemeente vanuit kwalitatieve overwegingen dan ook van harte toejuichen. Het eventueel beschikbaar komen van ruimte op deze bedrijventerreinen ziet de gemeente niet als 'onaanvaardbaar vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening', maar juist als kans om die panden vervolgens te kunnen transformeren naar wooncomplexen of weer over ruimte voor andere bedrijven te beschikken. Met name aan mogelijkheden voor nieuwe gemengde woonontwikkelingen bestaat een grote regionale behoefte. Voor wat betreft reactie K2: het Bètaplein was ten tijde van de inspraaktermijn op het voorontwerp bestemmingsplan een plek met beperkte activiteit en werd gekenmerkt door de aanwezigheid van een groot aantal fietsers en brommers. Nu het bestaande deel van het plein opnieuw is ingericht, de fietsers en brommers elders een plek krijgen, het plein wordt doorgetrokken naar de Lammenschansweg en ook aan de overige zijden een levendige plint krijgt, zal het plein haar beoogde rol als ontmoetingsruimte voor de buurt naar behoren kunnen vervullen.	
L	Thema: Economische haalbaarheid		
L1	De economische haalbaarheid kan niet worden vastgesteld omdat over de financiering geen gegevens zijn verstrekt. De risico's voor de gemeentelijke begroting zijn niet aangegeven en er ontbreekt informatie over de effecten van de gewenste bouwfaserings op de economische haalbaarheid. Er blijkt nergens uit dat er rekening is gehouden met financiële risico's, zoals die bij het ROC-complex tot uiting zijn gekomen. Tot slot is niets bekend over nadeelcompensatie.	Voor zover het exploitatieverhaal betrekking heeft op de businesscase van Green Real Estate BV (hierna: Green) kan de gemeente slechts zeer beperkt uitspraken doen, omdat het openbaar maken daarvan schadelijk kan zijn voor de ontwikkelaar. Diens onderhandelingspositie met bijvoorbeeld aannemers en bouwers komt onder druk te staan zodra cijfers over verwachte bouwkosten openbaar worden. Wat relevant is vanuit de vereisten in de titel "Grondexploitatie" in de Wet ruimtelijke ordening, is dat de gemeentelijke exploitatiebijdragen volledig gedekt zijn. Die gemeentelijke exploitatiebijdragen bestaan in dit geval uit: 1. grondinbreng: het perceel Kanaalpark 142 wordt momenteel langdurig door	Geen

	<i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 13, 16 t/m 22, 24 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 86, 88 t/m 115</i>	Green gepacht, maar zal voorafgaand aan de bouw van de toren in vol eigendom van Green komen. De kosten voor de grond, die Green aan de gemeente betaald, zijn bepaald op basis van de actuele gemeentelijke grondwaardennota. De opbrengsten vloeien naar het gemeentelijke grondbedrijf, ter compensatie van de derving van erfpachtopbrengsten in meerjarig perspectief.	
L2	Het aangaan van een anterieure overeenkomst met Green Real Estate BV kan geen argument zijn voor het verder achterwege laten van een onderbouwing van de economische haalbaarheid van het plan. Het gemeentebestuur heeft de verantwoordelijkheid voldoende inzicht in de haalbaarheid en vooral eventuele risico's inzichtelijk te maken. Dat klemmt temeer gezien de financieringsproblemen die zich in de afgelopen jaren met vergelijkbare projecten hebben voorgedaan. <i>Ingediend door 14</i>	2. het verleggen en aanleggen van nutsvoorzieningen: zoals is aangegeven in de paragraaf over kabels en leidingen moeten een waterleiding en enkele andere kabels en leidingen worden omgelegd, voorafgaand aan de bouw van de garage. De garage en woontoren moeten zelf bovendien aansluitingen krijgen op het nutsnetwerk. Deze taken voert de gemeente uit, en Green dekt de kosten daarvoor volledig. 3. het herinrichten van een stukje openbare ruimte rondom de Greentower en garage, zodra die in ruwbouw gereed zijn. Het gaat hierbij niet om de brede herinrichting van het Bètaplein zelf, maar slechts om de "aanhechting" van een zone van enkele meters breed rondom de toren en garage, die tijdens de bouw als bouwterrein dienst doet. Ook voor dit werk geldt dat de gemeente de uitvoerende partij is, maar dat de geraamde kosten volledig op Green worden verhaald. 4. plankosten: de ambtelijke capaciteit benodigd voor het voorbereiden van onder andere het bestemmingsplan, maar ook de anterieure overeenkomst met Green en het uitvoeren van de noodzakelijke onderzoeken worden op Green belast. 5. eventuele planschade: planschade die voortvloeit uit de inwerkingtreding van het bestemmingsplan komt op basis van de onderlinge anterieure overeenkomst eveneens volledig voor rekening van Green. Voor al deze gemeentelijke exploitatiebijdragen geldt dus dat zij volledig op Green worden verhaald. De gemeente besteedt geen geld aan de ontwikkeling van de beoogde woontoren en loopt financieel dan ook geen enkel risico. Dit in tegenstelling tot projecten waar de gemeente wel zelf een grondpositie heeft (onbelast met een recht van erfpacht) en waar op die grondpositie zou moeten worden afgeschreven als het project geen doorgang vindt. Dat is bij dit bouwplan nadrukkelijk niet het geval.	
L3	In de economische paragraaf van het voorontwerp bestemmingsplan worden de kosten voor het herinrichten van het Bètaplein ten onrechte niet aan de ontwikkelaar van de woontoren doorbelast. <i>Ingediend door 120</i>	Green Real Estate BV realiseert een fiets- en brommerstalling voor leerlingen en docenten van het ROC-Lammenschans en Da Vinci College op het perceel Kanaalpark 142 en betaalt zelf de helft van de bouwkosten voor die stalling (het ROC betaalt de andere helft). Deze partij draagt daarmee in de optiek van het College meer dan voldoende bij aan de ontwikkeling van de omgeving.	Geen
L4	De indruk bestaat dat de mogelijkheid tot het ontwikkelen van de voorgestelde woontoren een 'goedmakertje' is voor de projectontwikkelaar van het ROC. Mag Green Real Estate het ene megalomane project redden met nog een megalomaan project?	In de beantwoording van de inspraakreacties onder thema A (nut en noodzaak van de ontwikkeling) is aangegeven waarom het College de ontwikkeling van deze woontoren zo belangrijk vindt. Geen van de redenen daarvoor heeft enige relatie met de ontwikkelaar: de gemeente zou exact dezelfde afweging maken als een andere ontwikkelaar eigenaar was geweest van de betreffende percelen. Aan de westkant van het Bètaplein is de gemeente bijvoorbeeld in gesprek met eigenaar De Raad Vastgoed BV, om daar een	Geen

	<i>Ingediend door 116</i>	soortgelijke woningbouwontwikkeling op te tuigen. Voor zover dat wordt geïmpliceerd in deze inspraakreactie, merkt het College graag op dat Green geen verliezen heeft geleden met betrekking tot het ROC-Lammenschans-complex waarvoor Green de gemeente aansprakelijk kan stellen of om compensatie zou kunnen vragen. Green beschikt ook na de recentelijke heronderhandelingen met het ROC Leiden over diens huurvoorwaarden, naar aanleiding van de verslechterde financiële situatie van het ROC, nog steeds over langlopende huurcontracten voor vrijwel alle ruimten in het pand waarvan zij eigenaar is (dat wil zeggen: het hele complex met uitzondering van het deel waarin het Da Vinci College gehuisvest is). Die huurcontracten zijn voldoende voor een sluitende exploitatie van het complex, zonder dat daarbij aanvullende inkomsten vanuit andere projecten noodzakelijk zijn.	
M	Thema: Planvormingsproces en relatie met de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek		
M1	De opbouw en het uiterlijk van de in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen toren voldoen niet aan de kaders uit de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek. Uit niets blijkt dat de architect zich heeft gehouden aan de in de Ontwikkelstrategie genoemde maten in de plattegrond, de typologie van de toren, de opbouw, de top en het integreren van het parkeren in de architectuur. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>	De 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek' vormt een stedenbouwkundige kadernota op hoofdlijnen, net zoals bijvoorbeeld het 'Stedenbouwkundig plan Leiden Stationsgebied' of het 'Wijkontwikkelingsplan Leiden Noord'. Dergelijke kaderstellende, stedenbouwkundige beleidsnota's zijn bedoeld als tussendocument in een serie van 'planfiguren', die tijdens een planvormingsproces van vaak enkele jaren worden opgesteld. Elk volgend planfiguur heeft een gedetailleerder uitwerkingsniveau en zo wordt een abstracte gemeentelijke doelstelling stap voor stap uitgewerkt tot een gedetailleerd bouwplan. Het is simpelweg niet haalbaar om in één keer tot in groot detailniveau vast te leggen hoe de stad zich zou moeten ontwikkelen, zonder daarbij tussenproducten voor consultatie aan de markt, aan omwonenden en aan de politiek voor te leggen. Dat planvormingsproces begint vaak bij de gemeentelijke structuurvisie, die op een zeer abstract niveau ruimtelijke ambities weergeeft. Over de Lammenschansdriehoek zegt de structuurvisie bijvoorbeeld niet meer dan dat het een gebied is waar de ontwikkeling van een 'stedelijk, gemengd woon- en werkmilieu' gewenst is. De volgende stap in het planvormingsproces is de opstelling van een stedenbouwkundige kadernota, in dit geval de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek. Die kadernota's hebben ook nog een redelijk abstract uitwerkingsniveau, maar ze bieden wel inzichten in de gewenste ontsluitingsstructuur van het betreffende gebied, evenals de globale omvang en verdeling van groen- en waterelementen, en de beoogde locaties voor eventuele commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Op die manier borgt zo'n stedenbouwkundig visiedocument in een vroegtijdig stadium van het planvormingsproces dat het betreffende gebied goed bereikbaar wordt voor alle vervoersmodaliteiten, dat een prettige groenbalans ontstaat, evenals een goed functionerend watersysteem, dat de omvang van buurtvoorzieningen is afgestemd op de behoefte daaraan en dat die voorzieningen profiteren van elkaars nabijheid, op de meest geschikte locatie in de wijk. Omdat die aspecten al in de stedenbouwkundige kadernota zijn geborgd, kunnen de afzonderlijke bouwblokken in het gebied vervolgens apart van elkaar worden uitgewerkt, zodra de eigenaar van de betreffende bouwkaavel bereid is en in staat is om tot	Geen
M2	In het voorontwerp bestemmingsplan wordt ten onrechte uitgegaan van de maximale bouwhoogte, die door de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek wordt geboden. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>		
M3	In de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan wordt gesteld dat het plan past in de Ontwikkelstrategie. Op onderdelen is het bestemmingsplan echter niet met de Ontwikkelstrategie in overeenstemming, onder meer voor wat betreft de functies die in de beoogde toren worden toegestaan. <i>Ingediend door 121</i>		

M4	In het bestemmingsplan wordt veelvuldig verwezen naar de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, ter motivering van de verruiming van het planologisch kader. Dat kader vormt weliswaar een beleidsmatig richtsnoer, maar is geen juridisch / wettelijk kader. Daarnaast zijn de bewoners van de Professorenwijk en de wijkvereniging Profburgwijk niet gekend bij de totstandkoming van de Ontwikkelstrategie. Hierdoor zijn de belangen van de bewoners van de Professorenwijk onvoldoende belicht in de Ontwikkelstrategie, terwijl de belangen van grondeigenaar en ontwikkelaar Green Real Estate (die wél betrokken was bij de totstandkoming van de Ontwikkelstrategie) wel prominent in de strategie terecht zijn gekomen. Deze incomplete inventarisatie van belangen vertaalt zich nu naar het voorontwerp bestemmingsplan. Daarin zijn met name de gevolgen van de verruiming van de bouwmogelijkheden, zoals de beperking van bezonning van de Professorenwijk, de verstoring van de waterhuishouding, hinder door wind- en wervelpatronen, lichthinder, geluidsoverlast, uitzichtbelemmering en een toename van de parkeer- en verkeersdruk gebagatelliseerd. De belangen van de bewoners van de Professorenwijk zouden nu alsnog zwaarder moeten worden beoordeeld. <i>Ingediend door 87, 117</i>	herontwikkeling over te gaan. Dat verder uitwerken van de vorm en omvang van bouwprojecten gebeurt in de regel parallel aan het opstellen van een (postzegel)bestemmingsplan. Het gelijktijdig uitwerken van alle bouwkavels in het ontwikkelingsgebied door opstelling van één groot bestemmingsplan is vaak niet mogelijk en ook niet nodig. Niet mogelijk, omdat de eigenaren van de verschillende bouwkavels een verschillende urgentie kennen. Zonder de bereidheid van die eigenaren om te herontwikkelen kan vaak niet worden bepaald in welke hoedanigheid de projecten al dan niet uitvoerbaar zijn en of die projecten binnen de plantermijn van het bestemmingsplan zullen worden uitgevoerd. Dat zijn wel vereisten voor het vaststellen van een bestemmingsplan. Het is ook niet nodig alle ontwikkelingen in één bestemmingsplan te gieten, omdat de stedenbouwkundige kadernota (in dit geval dus de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek) al de samenhang tussen de verschillende projecten borgt, op het gebied van de ontsluitingstructuur, de groen- en waterbalans, het voorzieningenaanbod, etc. Na de vaststelling van een (postzegel)bestemmingsplan wordt het betreffende bouwproject nog verder uitgewerkt tot een bouwplan, waarin ook de positie van de ramen, de geleding in de architectuur, de materialisering, de inpandige plattegronden, en meer details zijn vastgelegd. Het bouwplan wordt vervolgens vertaald naar bestektekeningen, waarin zelfs de locatie van stopcontacten en het type scharnieren in de deuren worden bepaald. Deze verschillende planfiguren (structuurvisie > stedenbouwkundige kadernota > bestemmingsplan > bouwplan > bestek) worden naarmate het planproces vordert niet alleen steeds gedetailleerder van aard, maar de scope wordt ook steeds kleiner. Een structuurvisie heeft betrekking op de hele stad, terwijl stedenbouwkundige kadernota's slechts gericht zijn op een bepaalde wijk en postzegelbestemmingsplannen over een specifieke bouwkavel gaan, of hooguit een kleine groep bouwkavels / percelen. Bouwplannen hebben betrekking op losse gebouwen, en bestektekeningen gaan over onderdelen van gebouwen of kleine stukjes van de openbare ruimte.	
M5	Het afzonderlijk in procedure brengen van het bestemmingsplan Greentower en van bestemmingsplannen voor andere ontwikkelingen in de omgeving is niet op zijn plaats. Om op een evenwichtige wijze de haalbaarheid van het bestemmingsplan te kunnen beoordelen dienen de plangrenzen te worden aangepast, zodat daarin in ieder geval het gehele Bètaplein is meegenomen. Alleen dan is er ruimte voor een adequate integrale beoordeling van de beoogde gebiedsontwikkeling. <i>Ingediend door 120</i>	Gezien de verschillende scope van elk van de bovengenoemde planfiguren ontkomt de gemeente er niet aan ook verschillend om te gaan met het betrekken van omwonenden. Bij het opstellen van de Leidse structuurvisie is bijvoorbeeld sprake van zo'n 120.000 belanghebbenden, die hun wensen voor de eigen woonomgeving daarin vaak nog niet kwijt kunnen, omdat de visie een te hoog abstractieniveau heeft en geen uitspraken doet over veel zaken die mensen aan het hart gaan, zoals de nabijheid van een school of omvang van een parkje. Aan het andere uiterste van het spectrum treft een bestektekening vaak slechts de belangen van één of meerdere kopers of huurders van een woning, maar de belangen rondom de keuzes in bestektekeningen zijn voor die personen vaak zeer groot. De Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek geeft relatief ruime bandbreedtes aan met betrekking tot de maximale bouwhoogte van de bouwkavels in het gebied, en ook de	

M6	Alhoewel in 2012 de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek is vastgesteld door de gemeenteraad, dat betrekking heeft op de volledige Lammenschansdriehoek, kiest het College er nu voor om slechts een klein deel van de driehoek tot ontwikkeling te brengen via een postzegelbestemmingsplan. Dit heeft tot gevolg dat een integrale, allesomvattende afweging van het totale gebied niet mogelijk is, althans wordt bemoeilijkt, terwijl daarvoor nu juist de Ontwikkelstrategie is opgesteld. Bij het opstellen van de Ontwikkelstrategie was [indiener 121] overigens niet betrokken. <i>Ingediend door 121</i>	exacte rooijlijnen van gebouwen is in de ontwikkelstrategie geenszins in lood gegoten. Het ging bij het opstellen van de Ontwikkelstrategie met name om de afstemming van functies, de algemene opbouw van de wijk en de interne wegenstructuur. Pas bij het opstellen van een bestemmingsplan voor een specifieke bouwkwavel wordt het plan voor het betreffende stukje van de totale driehoek verder uitgewerkt tot een detailniveau waarop het effect van gebouwen op de omgeving nauwkeurig kan worden afgestemd. Bij die uitwerking van een stedenbouwkundige kadernota naar een bestemmingsplan mag dan ook verwacht worden dat er nog bepaalde wijzigingen / bijstellingen aan het plan kunnen plaatsvinden, ten opzichte van de ideeën die ten grondslag lagen aan het hogere kaderdocument. Dat is ook iets goeds: het is nooit de intentie van de gemeente om vast te houden aan plannen die nog niet volledig zijn geoptimaliseerd. De planvorming voor dit nieuwe woongebouw aan het Bètaplein is daarvan een goed voorbeeld. Het bestemmingsplan vormt het planniveau dat het beste geëigend is om de optimale inpassing van het gebouw in haar omgeving te vinden, samen met omwonenden en andere belanghebbenden, op basis van de globale kaders die het bovenliggende visiedocument schetst. Enerzijds is dat zo omdat bij het bestemmingsplan ook de onderzoeksplicht hoort om stedenbouwkundige-, verkeerskundige en milieukundige aspecten te onderbouwen op een detailniveau waarvoor aantallen woningen en specifieke rooijlijnen en bouwhoogten nodig zijn. Zaken die bij het opstellen van een stedenbouwkundig kaderdocument nog helemaal niet bekend zijn. En anderzijds is de bestemmingsplanprocedure ook bewust door zowel de wetgever als de gemeenteraad op een zodanige manier ingericht dat het participatie door belanghebbenden vanzelf faciliteert. Die bestemmingsplanprocedure begint met het ter inzage leggen van een voorontwerp bestemmingsplan, op basis van de gemeentelijke inspraakverordening. Iedereen kan op het voorontwerp bestemmingsplan inspraakreacties indienen, en omwonenden worden ook actief door de gemeente benaderd om hen daartoe uit te nodigen. Bij het voorontwerp bestemmingsplan Greentower is de brief daarover helaas bij veel omwonenden niet aangekomen door een fout in de postbezorging, maar de gemeente beoogt wel degelijk omwonenden in dit stadium actief te betrekken bij de planvorming. Na verwerking van de inspraakreacties legt het College een ontwerp bestemmingsplan ter inzage, waarop wederom iedereen kan reageren. Reacties op een ontwerp bestemmingsplan worden geen inspraakreacties genoemd, maar zienswijzen. Na verwerking van alle zienswijzen wordt het plan door het College aan de gemeenteraad aangeboden ter vaststelling.	
M7	Het voorontwerp bestemmingsplan getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening, omdat onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van de bewoners uit de Burgemeesters- en Professorenwijk. Het is bovendien onbegrijpelijk dat de gemeente zo weinig met omwonenden heeft overlegt over de plannen, omdat eerdere plannen voor het gebied (zoals die voor het ROC-complex en de Rijn-Gouwelijn) al op stevige kritieken konden rekenen. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>		
M8	Voor zover ons bekend is er nog geen besluit genomen over de nieuwe woontoren en naastgelegen parkeergarage. Indien dat wel het geval is verzoeken wij u deze brief tevens te beschouwen als een bezwaarschrift. <i>Ingediend door 1 t/m 3, 5 t/m 7, 9 t/m 13, 15 t/m 22, 24 t/m 33, 35, 51 t/m 58, 60 t/m 86, 88 t/m 115</i>		

		Na een vaststellingsbesluit van de gemeenteraad wordt het bestemmingsplan nogmaals ter inzage gelegd, dus voor de derde keer. Tijdens die derde inzagentermijn (de zogenaamde beroepstermijn) kunnen alleen belanghebbenden een beroepschrift indienen bij de Afdeling voor bestuursrecht van de Raad van State. Alleen reacties die tijdens de beroepstermijn worden ingediend kunnen worden gezien als een beroepschrift. Alle afgelopen voorjaar ingediende reacties zijn inspraakreacties. Een formeel besluit is nog niet genomen. Deze procedure is door de wetgever en gemeenteraad zagezegd bewust op deze manier georganiseerd, dus met meerdere inzagenmomenten, zodat de eventueel gewenste betrokkenheid van omwonenden vanzelf wordt gefaciliteerd. Het ter inzage leggen van een voorontwerp bestemmingsplan vormt feitelijk het startschot van een participatieproces, waarin omwonenden direct hun zorgen, aandachtspunten en wensen kunnen uiten en waarna het College de gelegenheid heeft het plan aan te passen. Omwonenden (en andere belanghebbenden) kunnen door middel van het indienen van een zienswijze vervolgens weer op het aangepaste plan reageren. Het plan 'pingt-pongt' op die manier een paar keer heen en weer, voordat het ter vaststelling aan de raad wordt aangeboden. De gemeente kiest bewust voor het eerst presenteren van een voorontwerp bestemmingsplan, omdat het benaderen van omwonenden zonder een al enigszins uitgewerkt plan in de regel moeilijk tot gestroomlijnde discussies leidt. Het blijkt simpelweg makkelijker een bestaand (concept)plan op inhoud te beoordelen en daaraan gewenste wijzigingen te opperen, dan te reageren op een nog niet bestaand plan, temeer omdat de ruimtelijke effecten van een nog niet uitgewerkt plan ook nog niet in beeld zijn gebracht. Het College zou daarom ook met de wetenschap dat het voorontwerp bestemmingsplan op veel kritiek kon rekenen vanuit de Professorennwijk opnieuw kiezen voor deze systematiek. Het proces heeft immers opgeleverd waarvoor het is bedoeld: een plan dat veel beter aansluit bij de zorgen uit de buurt.	
--	--	---	--

N	Thema: Systematiek bestemmingsplan		
N1	Het voorontwerp bestemmingsplan is strijdig met het momenteel geldende bestemmingsplan. Omdat het voorontwerp bestemmingsplan strijdig is met het nu geldende bestemmingsplan is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>	Verschillen tussen vigerende en nieuwe bestemmingsplannen kunnen er op zichzelf niet toe leiden dat het nieuwe bestemmingsplan automatisch niet van een goede ruimtelijke ordening getuigt. In dat geval zouden gemeenten immers nooit het planologische regime kunnen wijzigen en had Nederland zich sinds de inwerkingtreding van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in 1965 niet meer kunnen ontwikkelen in ruimtelijk opzicht. Het criterium 'getuigen van een goede ruimtelijke ordening' behelst kortgezegd dat gemeenten zich bij het veranderen van het planologisch regime houden aan geldende wettelijke kaders (zoals de akoestische grenswaarden in de Wet geluidhinder) en dat zij bij het maken van beleidsmatige afwegingen voldoende rekening houden met alle relevante ruimtelijke belangen, dus zowel van omwonenden (en andere directe belanghebbenden) als het algemene belang. Daar waar die belangen elkaar raken en niet verenigbaar zijn, heeft de gemeente de beleidsvrijheid te bepalen welke belangen zwaarder of minder zwaar wegen, zolang de gemeente die belangenafweging maar heeft gemaakt nadat alle relevante (ruimtelijke) aspecten zijn meegewogen.	Geen
N2	In het vigerende bestemmingsplan is in het geheel geen melding gemaakt van een nieuwe woontoren aan de oostelijke kop van het Bètaplein of de bijbehorende garage. Het is dan ook niet uit te leggen waarom de gemeente Leiden bij de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan in 2012 geen nut en noodzaak voelde voor een woontoren van 50 tot 70 meter en nu wel. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>	Ruimtelijke initiatieven (en ook de nut en noodzaak daartoe) kunnen ieder moment ontstaan, vaak naar aanleiding van ruimtelijke en/of maatschappelijke ontwikkelingen die op zichzelf ook relatief snel of plotseling kunnen plaatsvinden. Een aanleiding tot een ruimtelijk initiatief kan bijvoorbeeld een voor de gemeente onvoorzien besluit van de huurder van een bedrijfspand zijn om het pand te verlaten, of een kabinetsbesluit om wetgeving rondom een leenstelsel voor studenten in te voeren. Om snel op deze ontwikkelingen te kunnen inspelen staat het gemeenten altijd vrij, ongeacht de snelheid waarop initiatieven tot stand komen, om haar ruimtelijk instrumentarium aan te passen. Dat een bestemmingsplan uit 2012 in 2015 alweer deels wordt herzien, zonder dat daarover in het oorspronkelijke bestemmingsplan een aankondiging is gedaan, is zeker niet ongebruikelijk en ook geenszins in strijd met het recht. Pas na de vaststelling van de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, die ongeveer gelijktijdig met het bestemmingsplan Lammenschansdriehoek is vastgesteld, is Green Real Estate begonnen met de uitwerking van deze woontoren. Het was daardoor onmogelijk de toren al in het vigerende bestemmingsplan mee te nemen. Het was ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan Lammenschansdriehoek zelfs nog onbekend of Green het project doorgang zou willen en kunnen laten vinden, en in welke vorm dat zou zijn.	Geen

N3	Via deze weg maakt [indiener 5, 6 en 82] aanspraak op nadeelcompensatie, zonder daarbij op enigerlei wijze in te stemmen met het voorontwerp bestemmingsplan. <i>Ingediend door 5, 6, 82</i>	De term 'nadeelcompensatie' is een koepelterm voor verschillende soorten financiële tegemoetkomingen aan personen of bedrijven die door overheidshandelen zijn benadeeld, waarvoor in veel gevallen een drempel als uiting van het maatschappelijk risico geldt. Concreet kan nadeelcompensatie worden onderverdeeld in planschade (de vermindering van de waarde van een onroerende zaak door een planologische maatregel), bouwschade (door ondervonden schade aan eigendom als gevolg van een bouwproces) of tijdelijke schade door de belemmerde bedrijfsvoering van een bedrijf. In alle gevallen kan die compensatie pas worden aangevraagd nadat een schadeveroorzakend besluit in werking is getreden of een schadeveroorzakende overheidshandeling is uitgevoerd. De gemeenteraad heeft nog geen besluit genomen tot vaststelling van het bestemmingsplan (zie ook reactie op thema M). Er is dus ook nog geen sprake van een eventueel schadeveroorzakend besluit of een schadeveroorzakende overheidshandeling.	Geen
N4	De huizenprijzen in de Professorenwijk zullen dalen als gevolg van de bouw van de beoogde woontoren. Hierdoor zal de gemeente geconfronteerd worden met planschadeclaims, maar dit zal ook leiden tot lagere WOZ opbrengsten voor de gemeente. <i>Ingediend door 15</i>	De gemeente schat in dat de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Woontoren Bètaplein, met eenzelfde planologisch regime als het nu ter inzage gelegde ontwerp bestemmingsplan, niet zal leiden tot toe te kennen planschade en dat het effect van de toren op de waarde van woningen in de omgeving nihil zal zijn.	Geen
O	Thema: Algemeen		
O1	Ik maak bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan (geen verdere gronden aangegeven). <i>Ingediend door 39 t/m 50</i>	Het College erkent deze inspraakreacties als een signaal van onenigheid met het bestemmingsplan, maar kan door de afwezigheid van een inhoudelijke motivering of nadere uitleg helaas geen inhoudelijke reactie geven. Omdat de inspraakreacties onder O1 niet van adresgegevens zijn voorzien merkt het College hier graag nog eens op dat het eenieder weliswaar vrij staat om op bestemmingsplannen inspraakreacties of zienswijzen in te dienen, maar dat zienswijzen (op het ontwerp bestemmingsplan) alleen ontvankelijk kunnen worden verklaard als daarop het woon- of postadres van de afzender is aangegeven. In een later stadium verklaart de Raad van State alleen beroepschriften van belanghebbenden (zoals directe omwonenden) ontvankelijk, en niet van personen die bijvoorbeeld aan de andere kant van de stad wonen en daardoor zelf geen belang hebben bij de realisatie van het project. Voor wat betreft de inspraakreactie van indiener 119: het is het College onduidelijk met welke punten uit het beleid van Rijk, provincie of de gemeente het bestemmingsplan in strijd zou zijn en ook welke mobiliteitseffecten of effecten op het leefklimaat voor u onaanvaardbaar zijn, en waarom.	Geen
O2	Ik ben principieel tegen hoogbouw in mijn woongemeente Leiden. <i>Ingediend door 34</i>		
O3	Wij vinden enkele ruimtelijke gevolgen van dit plan onaanvaardbaar, waaronder de stedenbouwkundige uitstraling, de mobiliteitseffecten en de effecten op het leefklimaat. Voor zover wij op dit moment kunnen overzien is het plan ook op diverse punten in strijd met het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente zelf.		

	<i>Ingediend door 119</i>		
O4	Uit de plantoelichting blijkt dat het overgrote deel van de woningen voor studenten bedoeld zijn. Dit is niet in overeenstemming met de afspraken die [indiener 119] daarover heeft gemaakt met de gemeente en de ontwikkelaar van de toren. Gezien het grote aantal studentenwoningen dat naast deze nieuwe toren (ter plaatse van studentencampus (Y)ours Leiden) wordt gerealiseerd, wordt betwist dat er op dit moment op deze locatie behoefte bestaat aan nog meer van dit type woningen. <i>Ingediend door 119</i>	Het is niet de intentie van het College om studentenwoningen in de nieuwe woontoren toe te staan. In stedelijke wijken met een relatief hoge bebouwingsdichtheid is een gebalanceerde en brede bewoners- en gebruikerssamenstelling om een aantal redenen van groot belang. De druk op de aanwezige voorzieningen en openbare ruimte is er hoger dan in wijken met een lagere stedelijke dichtheid. Een brede bevolkingssamenstelling zorgt ervoor dat het gebruik van die voorzieningen en van de openbare ruimte beter verspreid over de dag plaatsvindt. De druk op de openbare ruimte wordt daarmee verlicht en de levensvatbaarheid én scope van retailers wordt vergroot. Een gemêleerde bevolkingssamenstelling ontmoedigt bovendien sociale segregatie. Met de aanwezigheid van 3000 ROC-studenten, 1500 Da Vinci scholieren en straks ook 2000 studenten vraagt de Lammenschansdriehoek van nieuwe projecten een focus op andere bewonersgroepen, waaronder starters en ouderen, maar bijvoorbeeld ook expats. De optie om studio's van 30 tot 40m² in de nieuwe toren te realiseren was bedoeld om deze laatstgenoemde groep te kunnen accommoderen, evenals aio's, promovendi en buitenlandse onderzoekers, of om als pied-à-terre te dienen voor personen die in Leiden werken, maar hun primaire woning elders hebben. Alhoewel de gemeente verwacht dat de vraag vooral zal uitgaan naar koopappartementen met een bruto vloeroppervlak van 60 tot 90m², vergelijkbaar met de starterwoningen op de campus, houdt zij de mogelijkheid studio's te realiseren graag open. Om te borgen dat die studio's niet door studenten kunnen worden bewoond is aan het artikel voor de bestemming 'Gemengd', die aan het woongebouw is gegeven, een regel toegevoegd waarmee studentenhuisvesting wordt uitgezonderd.	Aan artikel 3.1, lid h is de zinsnede 'studentenhuisvesting uitgezonderd' toegevoegd, en aan artikel 1 is een lid toegevoegd waarin een begripsomschrijving voor het begrip 'studentenhuisvesting' is gegeven die gelijk is aan de begripsomschrijving in het bestemmingsplan De Leidse Schans.
O5	Tijdens de bouw van het ROC-complex hebben bewoners van de Professorenwijk veel hinder van het heien ondervonden. Omdat in de wijk veel ZZP-ers wonen en werken, wordt ervoor gepleit een andere techniek te gebruiken, zoals het boren van de gaten voor de funderingspalen. Daarnaast wordt ervoor gepleit niet om 7 uur 's ochtends te beginnen met heien of boren, maar om dit te doen aan het einde van de werkdag van de bouwers. <i>Ingediend door 101</i>	Het College ziet deze reactie als een terechte zorg, en alhoewel de Wet ruimtelijke ordening niet het stramien biedt om eisen met betrekking tot de funderingstechniek te verankeren in bestemmingsplannen, zal zij afspraken met de ontwikkelaar maken om hinder tijdens het bouwproces zoveel mogelijk te voorkomen. Overigens heeft ontwikkelaar Green Real Estate BV, dat niet zelf de bouwer of ontwikkelaar van het ROC-complex was, zelf ook aangegeven graag met de buurt in gesprek te gaan over het tegengaan van bouwhinder.	Geen

4.3 Joppensztoren

Als reactie op het op 5 november 2014 door de gemeente en ontwikkelaar gepresenteerde aangepaste torenontwerp, zoals dat in het ontwerp bestemmingsplan Woontoren Bètaplein is weergegeven, heeft het comité 'Nee tegen de toren' een alternatief plan laten opstellen door 'Mei architects and planners' uit Rotterdam, met de naam 'Joppensztoren'. Het doel van het initiatief van het comité was tot een torenontwerp te komen dat nog een stuk lager en minder goed zichtbaar zou zijn dan het door de gemeente en ontwikkelaar gepresenteerde aangepaste torenontwerp, zonder daarbij afbreuk te doen aan het bruto vloeroppervlak in de toren en de daarmee samenhangende financiële uitvoerbaarheid van het project.

Alhoewel het College het initiatief van het comité van harte toejuicht en de bereidwilligheid om op een constructieve manier mee te denken met het verbeteren van ontwerp bijzonder waardeert, is het voorstel voor de Joppensztoren om een aantal redenen helaas niet uitvoerbaar, zoals hieronder opgesomd.

1. Hogere bouwkosten, lagere opbrengsten
De Joppensztoren heeft een complexere en meer gelaagde opbouw en kent een grotere 'footprint' dan het door de gemeente gepresenteerde ontwerp. Deze eigenschappen maken de Joppensztoren duurder om te bouwen, onder meer omdat in mindere mate standaard stramien en herhalende prefab-onderdelen kunnen worden toegepast en een omvangrijkere funderingsconstructie noodzakelijk is. De Joppensztoren is bovendien, in tegenstelling tot het gemeentelijke torenontwerp, geprojecteerd op een zone waar een gasleiding onder een bestaand trottoir loopt. De noodzakelijke verlegging van die leiding is relatief kostbaar. De opbrengsten zijn juist lager, omdat per saldo een groter aantal woningen op lagere verdiepingen is gesitueerd, met een beperkter uitzicht en daarmee een beperktere kwaliteit, terwijl woningen op hogere verdiepingen en een beter uitzicht gepaard gaan met een hogere waarde.
Voor ontwikkelaar Green Real Estate is de financiële ruimte die er nog zat in het rendement van de toren met de voorgestelde aanpassingen al volledig verbruikt. Elk alternatief waarmee de rendabiliteit van de ontwikkeling verder zakt maakt het project onuitvoerbaar.
2. Geen ruimte voor expeditiehaven en trottoir aan zijde Kanaalpark
De ruimere footprint van de Joppensztoren gaat aan de oost-, zuid- en westzijde van het gebouw ten koste van de openbare ruimte. Aan de oostzijde is de strook openbare ruimte waarover de Joppensztoren in vergelijking met de door de gemeente gepresenteerde toren is opgerekt (zie afbeelding op de volgende pagina) noodzakelijk voor een trottoir en een parkeerhaven voor de bevoorrading van de commerciële ruimten onderin de toren en opstelruimte voor vuilnisdiensten. De aanwezigheid van het kantoorpand op het perceel Kanaalpark 144 maakt dat de straat niet een stuk in oostelijke richting kan opschuiven, om ruimte voor een trottoir en parkeerhaven te creëren. De gemeente ziet een versmalling van de ruimte tussen de nieuwe woontoren en het kantoorpand bovendien als onwenselijk.
3. Blokkade van studentenwoningen noordzijde campusblok B
Aan de zijde van het Bètaplein is de rooilijn van de Joppensztoren ten opzichte van de rooilijn van de toren in het ontwerp bestemmingsplan ongeveer 5 meter naar voren gelegd, en de voorgevel van de tweede verdieping en alle hogere verdieping is door middel van een overkraging nog eens 4,5 meter verder naar voren getrokken. Hierdoor krijgen 21 eenzijdig georiënteerde studentenwoningen (drie woningen per verdieping) in de noordoostelijke vleugel van blok B van studentencampus (Y)ours Leiden een deel van de Joppensztoren recht voor de woning, op iets minder dan twaalf meter afstand. De gevolgen voor de daglichttoetreding zijn in die situatie – in tegenstelling tot de lichttoetreding bij een toren op 120 meter afstand (zie de reactie op inspraakreactie C10) zeker wél merkbaar. Bij realisatie van de toren die de gemeente voorstaat kunnen de bewoners van de betreffende studentenwoningen wél voor het nieuwe woongebouw langs kijken, met zicht op het Bètaplein.
4. Onoverzichtelijke fietsroute tussen het Bètaplein en de fietsenstalling
Door de verruiming van de footprint van de toren is ook de afstand tussen de Joppensztoren en het ROC-complex veel korter dan de afstand tussen de door de gemeente voorgestelde toren en het ROC-complex, namelijk 10,7 meter om 16 meter. Door die passage moeten op basis van ervaringen met de dagelijkse praktijk in de periode tussen 8:30 uur en 9:30 uur 's ochtends ca. 1000 fietsbewegingen, ca. 175 brommer- en scooterbewegingen en ca. 1700 wandelende studenten, scholieren en docenten worden verwacht. Voor dergelijke passantenstromen is de ruimte tussen de Joppensztoren en het ROC-complex simpelweg te krap. Bij het ontwerpen van de woontoren door architect Kolpa is de footprint van de toren al tot het uiterste opgerekt, rekening houdend met de belangen in punten 2 t/m 4.



5 Staat van Wijzigingen

5.1 Inleiding

De ontvangen inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan, zoals samengevat weergegeven en beantwoord in paragraaf 4, hebben geleid tot een aantal wijzigingen in het bestemmingsplan. Daarnaast is een aantal ambtelijke wijzigingen doorgevoerd, bijvoorbeeld naar aanleiding van het tussentijds gewijzigde regionale verkeersmodel.

Alle inhoudelijke wijzigingen in het bestemmingsplan zijn opgesomd in het onderstaande overzicht, ingedeeld in wijzigingen in de toelichting, de regels en de verbeelding.

5.2 Toelichting

1	De naam 'Greentower' is uit alle onderdelen van het bestemmingsplan gehaald, met uitzondering van een aantal niet geactualiseerde onderzoeksrapporten, om te benadrukken dat de woontoren niet die naam zal krijgen.
2	In paragraaf 2.1.1 is een uitgebreidere beschrijving van de geleidelijke ontwikkeling van de Zuidelijke Schil, en in het bijzonder de Professorenwijk-West, opgenomen, om de inbedding van de beoogde toren in zijn omgeving beter te duiden.
3	De omschrijving van de omgeving van het plangebied in paragraaf 2.2 is geactualiseerd naar aanleiding van recente ontwikkelingen, zoals de transformatie van het voormalige kantoorpand Kanaalpark 143 naar appartementen, de verschuiving van de tijdelijke fiets- en brommerstallingen voor het ROC en Da Vinci naar de percelen Kanaalpark 142 en 145 en de recente herinrichting van het bestaande deel van het Bètaplein. Een nieuwe luchtfoto is toegevoegd ter verduidelijking.
4	In de planomschrijving (paragraaf 2.3) is de aanleiding voor het project uitgebreider beschreven, en is vervolgens het aangepaste torenontwerp toegelicht, inclusief de overwegingen die daaraan ten grondslag lagen. Ook is het nieuwe bouwprogramma omschreven.
5	In paragraaf 3.2.2 is uitgebreider stilgestaan bij de 'Ladder voor duurzame verstedelijking', aangevuld met verwijzingen naar actuele woningbehoefteramingen, woningbouwprognoses en distributiemarktverkenningen voor buurtgebonden voorzieningen. Aan het bestemmingsplan is het rapport 'Haalbaar programma buurtgebonden voorzieningen Lammenschanspark Leiden' als bijlage toegevoegd.
6	In paragraaf 4.3 over cultuurhistorie is uitgebreider toegelicht welke consequenties de aanwijzing van de Professorenwijk tot beschermd stadsgezicht heeft voor de toelaatbaarheid van bouwprojecten in de nabijheid van het aanwijzingsgebied, en welke afweging de gemeente nu (mede naar aanleiding van een groot aantal ontvangen inspraakreacties) heeft gemaakt in relatie tot dit plan.
7	Aan de toelichting is de nieuwe bijlage 'Aanzichtstudie Woontoren Bètaplein' toegevoegd, op basis waarvan in paragraaf 4.3 (cultuurhistorie) en paragraaf 4.4 (hoogbouwtoets) conclusies worden getrokken ten aanzien van de gewenste massaverdeling van de toren.
8	Naar aanleiding van het nieuwe torenontwerp zijn de bezonningsstudie en windhinderstudie geactualiseerd en uitgebreid. De resultaten zijn omschreven in paragraaf 4.4.2.
9	Paragraaf 4.5, over het aspect ecologie, is wat ingekort en de resultaten uit het ecologisch onderzoek zijn in de vorm van aparte notities als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. Daarnaast is een korte uitleg gegeven over de noodzaak tot het verkrijgen van een ontheffing van de Flora- en faunawet.
10	In paragraaf 4.7.3 (externe veiligheid) en de bijbehorende onderzoeksnotitie (bijlage 10) is naar aanleiding van een ontvangen inspraakreactie nader toegelicht welke risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn, en dat het plangebied niet in het effectgebied van die risicobronnen ligt.
11	Naar aanleiding van de tussentijdse vaststelling van een nieuw regionaal verkeersmodel (RVMK 3.0) en het gewijzigde torenontwerp zijn het akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek geactualiseerd. Omdat de noordgevel van het garagegebouw in het gewijzigde plan als dichte en deels blinde gevel wordt uitgevoerd, is niet langer sprake van de noodzaak hogere waarden vast te stellen. Dat maakt dat ook de tekst in paragraaf 4.7.4 (Geluid) aanpassing behoeft.
12	Als gevolg van de gewijzigde resultaten uit het akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek is ook de vormvrije m.e.r.-beoordeling (bijlage 13) aangepast op deze aspecten.
13	Het aangepaste bouwprogramma, door het gewijzigde torenontwerp, heeft een andere parkeerbalans tot gevolg, waardoor een actualisatie van de tekst in paragraaf 4.9 en de parkeerbehoefteberekening van Goudappel (bijlage 14) nodig was.

5.3 Regels

1	In artikel 3.1, lid b is 'uitsluitend op de eerste twee bovengrondse bouwlagen (begane grond en eerste verdieping)', vervangen door 'uitsluitend op de begane grond'.
2	Artikel 3.1, lid c is aangepast, zodat niet langer 'kleinschalige detailhandel tot een oppervlakte van 200m ² per winkeleenheid' op de begane grond is toegestaan, maar 'buurtgebonden detailhandel' (niet gemaximeerd per winkeleenheid). Aan artikel 1 (Begrippen) is de begripsbepaling voor 'detailhandel' geschrapt en is een begripsbepaling voor 'buurtgebonden detailhandel' toegevoegd. In die nieuwe begripsbepaling is buurtgebonden detailhandel verbonden aan het gebruik van een minimaal percentage van het verkoopsvloeroppervlak voor dagelijkse boodschappen, zijnde drank- en etenswaren, tabak, tijdschriften, schrijfwaren, bloemen, en enkele andere producten.
3	In artikel 3.1, lid g is de tekst 'onderwijsvoorzieningen, uitsluitend op de eerste vier bovengrondse bouwlagen (begane grond en eerste drie verdiepingen)' vervangen door de

	tekst 'wonen, exclusief studentenhuysvesting en inclusief woon-zorgconcepten'. In artikel 1 (Begrippen) is een lid toegevoegd voor het begrip 'studentenhuysvesting' en een lid voor het begrip 'woon-zorgconcepten'. Daarin is 'studentenhuysvesting' omschreven als 'wonen gericht op de huysvesting van personen, die als student zijn ingeschreven bij een universiteit of ander onderwijsinstituut voor hoger of middelbaar beroepsonderwijs' en 'woon-zorgconcepten' als 'wonen gericht op de huysvesting van personen die intramurale zorg en/of begeleiding behoeven, met de daarbij behorende voorzieningen, zoals ondersteunende horeca in categorieën I, II en III, en een activiteitencentrum.
4	Artikel 3.1, lid i t/m q zijn hernoemd tot lid h t/m p.
5	Aan artikel 4.2 is een nieuw lid c toegevoegd, met de tekst 'Gebouwen zoals bedoeld in lid a zijn uitsluitend toegestaan wanneer zij ter plaatse van de aanduiding 'gevellijn' worden uitgevoerd met een dichte gevel (nooddeuren en geluidsluwe ventilatievoorzieningen uitgezonderd), waarvan de onderste 2,5 meter gemeten vanaf het peil wordt uitgevoerd in een doorzichtig materiaal en het daarboven gelegen deel wordt uitgevoerd in een ondoorzichtig materiaal.' Het oude lid c t/m e worden hernoemd tot lid d t/m f
6	Het hernoemde artikel 4.2, lid f is aangevuld met de tekst 'en de breedte van de bedoelde overbouw bedraagt maximaal 2,5 meter'.
7	Aan artikel 4 is een derde lid toegevoegd getiteld 'Afwijken van de gebruiksregels' met de tekst 'Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in artikel 4.2, lid f voor het toestaan van een overbouw met een lagere hoogte, wanneer lager uitgevoerde bebouwing binnen de aanduiding 'parkeergarage' dat noodzakelijk maakt.'
8	Aan het bestemmingsplan is een nieuw artikel 8 toegevoegd, getiteld 'Voorwaardelijke verplichting parkeren en laden/lossen', waarin de stedenbouwkundige voorwaarden uit de gemeentelijke bouwverordening ten aanzien van het parkeren en laden en lossen zijn overgenomen in het bestemmingsplan. De oude artikelen 8 en 9 zijn hernoemd tot artikelen 9 en 10.
9	In het hernoemde artikel 10 is de tekst 'Greentower' vervangen met de tekst 'Woontoren Bètaplein'.

5.4 Verbeelding

1	Het gewijzigde plan is vertaald in de verbeelding. De positie en hoogte van de parkeer- en stallingsgarage is gelijk gebleven ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan. De bouwcontouren van de toren zelf zijn eveneens gelijk gebleven, met uitzondering van een klein hoekje aan de zijde van het Bètaplein. Binnen die bouwcontouren zijn de bouwaanduidingen met betrekking tot de maximale bouwhoogte gewijzigd, zodat het torendeel zelf is versmald en verlaagd met 12 meter, tot een maximale hoogte van 58 meter. De oorspronkelijke sokkel is aan de achterzijde verlaagd tot 10 meter en aan de zijde van de garage juist verhoogd tot 31 meter.
2	Ter plaatse van de noordgevel van de garage is een planfiguur 'gevellijn' opgenomen, die is verbonden met een nieuwe voorwaarde in de regels, die de bouw van een dichte en grotendeels blinde gevel verplicht stelt.