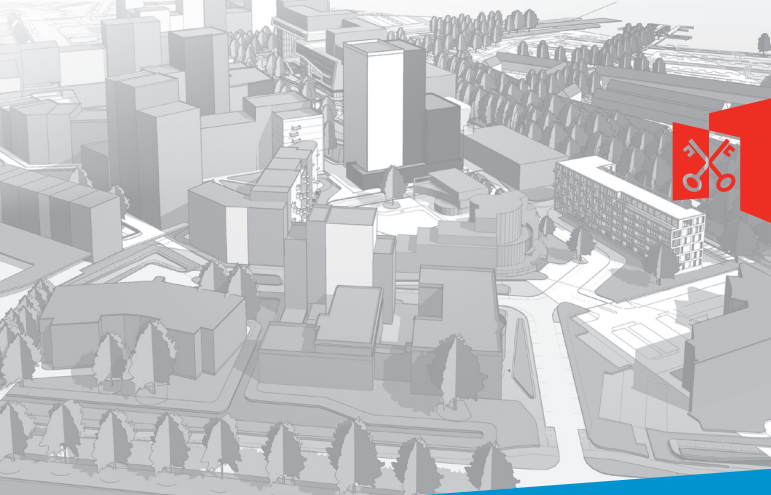




Leiden

Bestemmingsplan Kanaalpark



Zienswijzennota

Zienswijzennota bestemmingsplan Kanaalpark	
Procedure	Artikel 3.1 Wro
Procedureonderdeel	Beantwoording zienswijzen
Datum	11 december 2017

1. Inleiding

Op 14 maart 2017 heeft het College van Burgemeester en Wethouders het ontwerp bestemmingsplan Kanaalpark vastgesteld en conform afd. 3:4 Awb voor een termijn van 6 weken ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. Tijdens de zienswijzentermijn zijn zeven reacties ontvangen.

In deze zienswijzennota wordt eerst kort de voorgeschiedenis van het project en de verdere bestemmingsplanprocedure beschreven. Vervolgens zijn de ontvangen zienswijzen samengevat weergegeven en beantwoord. De nota sluit af met een staat van wijzigingen, die zijn verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

2. Voorgeschiedenis

De oostelijke Lammenschansdriehoek (het gebied tussen de spoorlijn Leiden - Utrecht, 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. Aanleiding daarvoor is de omvangrijke actuele woningbouwbehoefte in de Leidse regio, als gevolg van een autonome trend van kleiner wordende huishoudens in combinatie met een grote trek naar steden (met name in de Randstad) vanuit meer perifere gebieden. Toen het zogenaamde Lammenschanspark, een voormalige scholencampus van ca. 4,5 hectare in het hart van de driehoek, vrij kwam na de verhuizing van het ROC Leiden, is de Lammenschansdriehoek in beeld gekomen als gebied waar een deel van deze woningbouwbehoefte kan worden opgelost.

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 ruim 2000 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. Dat doet het project onder andere door waardevolle verbindingen te leggen 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.

Om de verdere herontwikkeling van de Lammenschansdriehoek ruimtelijk te kunnen sturen, en te borgen dat 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. Deze aanpak heeft er al toe geleid dat de Leidse Vastgoed Maatschappij (LVM) de twee voormalige kantoorpanden op de percelen Kanaalpark 143 en

Kanaalpark 159 heeft getransformeerd naar appartementencomplexen, en dat Green Real Estate de voormalige kantoorpanden Kanaalpark 142 en 145 heeft gesloopt en in diens plaats een nieuwe woontoren en een parkeergarage bouwt.

In 2016 is de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek geactualiseerd, nadat duidelijk werd dat de aanvankelijke strategie op onderdelen niet meer de meest gewenste ontwikkelingen beoogde en op onderdelen onuitvoerbaar was. Zo ook de opgenomen ruimtelijke structuur in het Kanaalpark, waarin ter plaatse van het perceel Kanaalpark 147 een parkje was bedacht, terwijl rondom Kanaalpark 143 en 144 juist een bouwenvelophe was ingetekend. Geen enkele initiatiefnemer bleek bereid het kantoorpand Kanaalpark 147 te verwerven om het vervolgens te slopen en als parkje in te richten, ook al zouden daarmee meer bouw mogelijkheden ontstaan op naastgelegen percelen. In de aangepaste Ontwikkelstrategie zijn daarom bouw mogelijkheden toegevoegd op het perceel Kanaalpark 147 en is een grotere bouw hoogte aan Kanaalpark 159 gegeven, terwijl de bouwenvelophe ter plaatse van Kanaalpark 143 en 144 juist is beperkt tot de bestaande gevels. Op die manier is een gelijke mate van groen en omgevingskwaliteit in de omgeving verzekerd, als waarvan sprake was in de aanvankelijke Ontwikkelstrategie.

Deze aanpassing van de Ontwikkelstrategie gaf de LVM wél het comfort om in de verdere ontwikkeling van het Kanaalpark te investeren, en al snel volgden nieuwbouwplannen voor Kanaalpark 147 en het voormalige parkeerterrein naast Kanaalpark 159. Bij deze ontwikkelingen hoort een integrale herinrichting van het openbaar gebied, waarin minder parkeerplaatsen terug komen dan in de bestaande situatie. Dat is mogelijk omdat onder de nieuwbouw op Kanaalpark 147 een verdiepte parkeergarage wordt aangelegd, en het grootste deel van de parkeerplaatsen in het openbaar gebied een openbaar karakter krijgen.

Beide nieuwbouwvolumes passen niet in het vigerende bestemmingsplan. Om de herontwikkeling toch planologisch te faciliteren is daarom een nieuw voorontwerp bestemmingsplan opgesteld, dat op 30 augustus 2016 is vrijgegeven door het College en van 9 september 2016 tot en met 20 oktober 2016 ter inzage heeft gelegen voor het indienen van inspraakreacties. In dat nieuwe voorontwerp bestemmingsplan was voor het perceel Kanaalpark 141 een zogenaamde wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die het het College mogelijk maakte in een later stadium – conform de Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek – met een verkorte procedure ook daar een nieuw woon- of woonzorgcomplex te bestemmen.

In haar inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan Kanaalpark – één van zeven ingediende inspraakreacties in totaal – vroeg Green Real Estate om een directe woonbestemming op haar perceel Kanaalpark 141, in plaats van een wijzigingsbevoegdheid, omdat Green inmiddels het plan had opgevat dit perceel op korte termijn te herontwikkelen. Andere inspraakreacties waren afkomstig van de eigenaar van het kantoorgebouw Dé Plek en van een aantal bewoners van het appartementengebouw Kanaalweg 135-161. De eerstgenoemde reactie was vooral gericht op het parkeerverhaal: bij de indiener bestond de zorg dat na de herontwikkeling onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zouden zijn voor de huurders en bezoekers van Dé Plek. De bewoners van het appartementencomplex Kanaalweg 135-161 vonden de hoogte van het beoogde nieuwe bouwvolume op de voormalige parkeerplaats van Kanaalpark 159 (Blok 2) te groot.

Aan al deze inspraakreacties is in zekere mate tegemoet gekomen in het ontwerp bestemmingsplan. Op het perceel Kanaalpark 141 is een directe woonbestemming gelegd, met een bouwvlak dat overeenkomt met het door Green ontwikkelde bouwplan voor een woon(zorg)complex met zes bouwlagen (maximaal 20 meter hoog). Aan de eigenaar van Dé Plek is de mogelijkheid geboden een deel van de parkeergarage te kopen of huren, die naast de Alpha toren wordt gebouwd. En de massa van Blok 2 is zodanig gewijzigd dat de hoogte aan de zijde van het bestaande appartementengebouw met twee bouwlagen is verlaagd, en dat het middendeel juist met één bouwlaag is verhoogd. Met deze aanpassingen daarin verwerkt heeft het ontwerp bestemmingsplan voor het indienen van zienswijzen ter inzage gelegen van 24 maart 2017 tot en met 4 mei 2017. Op dat ontwerp bestemmingsplan zijn zeven zienswijzen ingediend.

3. Vervolg bestemmingsplanprocedure

De ontvangen zienswijzen zijn in paragraaf 4 van deze zienswijzennota samengevat weergegeven en beantwoord. In de laatste kolom van tabel 4.2 is daarnaast aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot verdere aanpassingen van het bestemmingsplan. Die aanpassingen zijn samen met enkele ambtshalve wijzigingen toegelicht in de Staat van wijzigingen.

Het bestemmingsplan, waarin alle in deze nota genoemde wijzigingen zijn verwerkt, wordt samen met deze zienswijzennota aan het College van B&W aangeboden. Wanneer het College instemt met de zienswijzennota en het bestemmingsplan, worden beide documenten doorgestuurd naar de griffier van de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling.

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 plan voor de derde keer ter inzage gelegd. Tijdens die termijn kunnen belanghebbende 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. Omdat het bestemmingsplan onder afdeling 2 van de Crisis- en Herstelwet valt kunnen geen nieuwe beroepsgronden worden aangedragen na de beroepstermijn.

Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij naast een beroepschrift ook een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de Raad van State. In dat geval treedt het bestemmingsplan pas in werking wanneer door de Voorzieningenrechter op het verzoek is besloten.

4. Beantwoording van de ontvangen zienswijzen

4.1 Lijst van indieners

In verband met de Wet bescherming persoonsgegevens is deze online gepubliceerde versie van de zienswijzennota geanonimiseerd.

4.2 Behandeling van zienswijzen

	Samenvatting ontvangen zienswijze	Reactie van de gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
A	Thema: Massa en stedenbouwkundige inpassing van Blok 2 (parkeerterrein Kanaalpark 159)		
A1	Het bestuur van de VvE Appartementengebouw Kanaalweg	De gemeente is van mening dat alle relevante belangen wel degelijk zorgvuldig zijn afgewogen. De economische belangen van de ontwikkelaar zijn daarbij	Geen

<i>Ingediend door 1</i>	161 is teleurgesteld in de belangenafweging met betrekking tot de eerder geuite bezwaren over de massa (en met name de hoogte) van Blok 2, op het voormalige parkeerterrein op het perceel Kanaalpark 159. Er is geen sprake van een evenwichtige belangenafweging geweest, maar slechts van de bevestiging van een eenzijdige keuze voor de belangen van de ontwikkelaar. De verschuiving van een paar woningen van de zijkant van het gebouw naar het midden is weliswaar een kleine verbetering, maar daarmee wordt in het geheel niet tegemoet gekomen aan de bezwaren. En daarmee is geen sprake van de uitvoering van de met algemene stemmen aangenomen motie van Van Sandick (RV 16.0039).	helemaal niet als een relevant belang gezien, en het voorkomen van uitzichtbelemmering, aantasting van privacy, schaduwwerking en een hogere parkeerdruk hebben juist wél een grote rol gespeeld bij die afweging. Zouden die stedenbouwkundige gevolgen voor omwonenden niet of nauwelijks bij de belangenafweging hebben meegespeeld, zoals in zienswijzen A1 en A2 wordt geïmpliceerd, dan had de gemeente een aanzienlijk hogere woontoren op het perceel Kanaalpark 159 bestemd dan dat nu het geval is. Het toevoegen van een groot aantal woningen aan de stad vormt namelijk ook een grote maatschappelijke opgave voor de gemeente Leiden. Het realiseren van een prettige openbare ruimte in het Kanaalpark vormt verder eveneens een belangrijk doel voor de gemeente. Om die openbare ruimte te vergroenen en zo mooi mogelijk te maken, vindt de gemeente het - onder andere - wenselijk dat een half verdiepte parkeergarage onder Blok 1 wordt gebouwd, zodat veel auto's uit het zicht kunnen worden weggezet. Het enige inpasbare, goedkopere alternatief voor een verdiepte parkeergarage is de auto's op straat te laten parkeren, wat ten koste zou gaan van veel groen en omgevingskwaliteit. De kwalitatief hoogwaardige oplossingen die de gemeente voor het openbaar gebied voor ogen heeft, zoals het in een verdiepte garage laten parkeren van auto's, maar ook het plaatsen van ondergrondse perscontainers in plaats van bovengrondse containers, het gebruiken van mooiere dan standaard straatstenen en het verplanten van bestaande bomen in plaats van het planten van jonge, nieuwe boompjes, moeten wel uit het project bekostigd kunnen worden. Alhoewel de economische belangen van de ontwikkelaar niet relevant zijn voor de gemeente, is het wel van belang dat de gevraagde oplossingen überhaupt uitvoerbaar zijn cq bekostigd kunnen worden. De in basis puur ruimtelijk-kwalitatieve belangenafweging heeft daarmee altijd een financiële component. Voor de bekostiging van een hoogwaardigere inrichting van de openbare ruimte is doorgaans de bouw van een groter aantal woningen nodig. Omdat de gemeente ook behoefte heeft aan veel nieuwe woningen, is gekozen voor een plan met een relatief sterke verdichting in combinatie met een zeer hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied, in plaats van een minder ambitieus woningbouwprogramma waarbij de omgeving ook veel minder groen en kwalitatief hoogwaardig zou kunnen worden ingericht. De keuze voor het voorliggende bouwplan heeft dus niets van doen met het tegemoetkomen aan economische belangen van de ontwikkelaar, maar met het vinden van een realistisch, uitvoerbaar plan waarin de genoemde ruimtelijk-kwalitatieve en volkshuisvestelijke belangen gezamenlijk zo goed mogelijk zijn	
A2 <i>Ingediend door 2</i>	De beoogde bouwmassa van Blok 1 en met name Blok 2 is onacceptabel, omdat het leidt tot een grote aantasting van zowel de economische belangen als het woongenot van de bewoners van het appartementengebouw Kanaalweg 161. De afweging van het College tussen volkshuisvestelijke belangen en de economische belangen van de ontwikkelaar enerzijds, en negatieve gevolgen op het gebied van ruimtegevoel, privacy, inkijk en overlast is totaal onbevredigend.	De keuze voor het voorliggende bouwplan heeft dus niets van doen met het tegemoetkomen aan economische belangen van de ontwikkelaar, maar met het vinden van een realistisch, uitvoerbaar plan waarin de genoemde ruimtelijk-kwalitatieve en volkshuisvestelijke belangen gezamenlijk zo goed mogelijk zijn	

		gediend.	
A3 <i>Ingediend door 3</i>	De bouw van Blok 2 leidt tot een verstoring van het woongenot, de privacy en het economische belang door een forse waardedaling bij de bewoners van het appartementengebouw Kanaalweg 161. Dit kan worden tegengegaan door ter plaatse van het beoogde Blok 2 een parkje aan te leggen, en meer woningen te bouwen ter plaatse van het perceel Kanaalpark 141.	De suggestie om ter plaatse van het perceel Kanaalweg 141 meer woningen te bouwen dan al voorzien in het ontwerp bestemmingsplan staat haaks op het bezwaar zoals geuit in zienswijzen B1, B2 en B3, waarin wordt gesteld dat de voorgestelde nieuwbouw op het perceel Kanaalpark 141 al te massaal is. Deze discussie is illustratief voor de verstedelijkingsopgave van de Leidse regio: de uitdagingen kunnen niet worden opgelost op een manier die voor iedereen volledig naar wens is, en dat vraagt om scherpe keuzes. Met het voorliggende bestemmingsplan denkt de gemeente de beste verdeling van programma en massa te hebben gevonden in het Kanaalpark.	Geen
A4 <i>Ingediend door 4</i>	Als gevolg van de plannen is sprake van extreem uitzichtverlies en van inkijk voor de bewoner van een penthouse in het appartementengebouw Kanaalweg 161, ondanks de (onsubstantiële) verschuiving van de woningen op de bovenste verdiepingen van Blok 2 naar aanleiding van de eerdere inspraakreacties. Om aan deze bezwaren tegemoet te komen zou de voorgenomen bebouwing op het perceel Kanaalpark 147 een maximale hoogte van 12 meter moeten krijgen en kan de beoogde nieuwbouw op het perceel Kanaalpark 159 het beste helemaal vervallen, maar zou deze op zijn minst moeten worden teruggebracht tot maximaal dezelfde hoogte als het naastgelegen voormalige kantoorpand (14 meter). De		

	benodigde extra woningen kunnen beter aan het perceel Kanaalpark 141 worden toegevoegd, waar de situatie veel ruimer van opzet is en extra woningen minder tot last zijn voor reeds gesettelde bewoners.		
A5 <i>Ingediend door 4</i>	Van een rustig, kleinschalig kantorenpark met ruim en vrij uitzicht en zonder dat sprake is van de beknotting van privacy, is de Lammenschansdriehoek geworden tot een gebied met een zeer verdichte en hoge stedelijke bebouwing, waar nu al sprake is van overlast en hinder in de vorm van extra inkijk, minder privacy, minder (zon)lichtinval, minder uitzicht, een sterke toename van met name hinder in de vorm van kunstlicht- en geluidhinder en parkeergebrek voor bezoekers. Met de door het college voorgestelde locaties en hoogtes van de gebouwen Kanaalpark 147 en 159 (tweede blok), zal ruimtelijk gezien een zodanige verdichting plaatsvinden dat 'openbare orde problemen' en uiteindelijk een 'probleemwijk' nu reeds zijn te voorzien.	Dat de Lammenschansdriehoek is veranderd en nog verder verandert in een zeer stedelijk gebied met hoge bebouwingsdichtheden is waar, en dat heeft inderdaad gevolgen voor kwaliteiten als rust, privacy en uitzicht. Maar dat die veranderingen problemen met zich mee zullen brengen met betrekking tot de openbare orde onderschrijft de gemeente niet. Sterker nog, zoals ook gesteld in de inspraaknota, biedt verdichting ook voordelen. In de Lammenschansdriehoek ontstaat draagvlak voor buurtgebonden voorzieningen op loopafstand, zoals een supermarkt, kapper, fietsenmaker, lunchrooms, restaurants en koffiebars. De waardering van de nabijheid van de dergelijke voorzieningen versus de voorkeur voor meer rust en ruimte is persoonlijk, maar de vraag naar stedelijke woonmilieus is in Leiden en in de rest van de Randstad groeiende, hetgeen onder andere blijkt uit de WoningBehoeftesRaming2016 van de provincie Zuid-Holland. De verhuur van nieuwe woningen in de Lammenschansdriehoek verloopt bijzonder snel, en dat toont aan dat het gebied in trek is bij een groep mensen die zich er thuis voelt, en de nieuwe kwaliteiten van het gebied waardeert.	Geen
A6 <i>Ingediend door 3</i>	De opmerking in de toelichting van het bestemmingsplan dat er sprake is van een kwaliteitsslag door het leggen van waardevolle verbindingen tussen het Kanaalpark, de Kanaalweg, de Lammenschansweg en Bètaplein strookt niet met de opmerking dat de ontsluitingsstructuur in het	De bedoelde nieuwe verbindingen in de Lammenschansdriehoek zijn nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer (voetgangers, fietsers en bromverkeer). Dergelijke verbindingen worden onder andere gerealiseerd tussen het Bètaplein en het Kanaalpark (aan weerszijden van de nieuwe Alpha toren), en tussen de campus en het Kanaalpark. Voor het autoverkeer blijft de ontsluitingsstructuur in het Kanaalpark hetzelfde als voorheen.	Geen

	Kanaalpark in basis gelijk blijft aan de huidige structuur.		
A7 <i>Ingediend door 3</i>	Daarnaast wordt gesteld dat de groen- en waterstructuur verbeteren als gevolg van de plannen. Dat is niet langer het geval nu ter plaatse van het perceel Kanaalpark 147 niet langer een parkje wordt aangelegd. In plaats daarvan worden bewoners van het appartementencomplex Kanaalweg 161 geconfronteerd met twee bouwvolumes die het uitzicht, de privacy en het aangename ruimtelijke gevoel in het groen grotendeels verloren laten gaan. Dat wordt erkend in de inspraaknota, maar verder wordt hieraan bewust volledig voorbij gegaan. Sterker nog, het verdwijnen van parkeerplaatsen in het openbaar gebied maakt grotere bouwvolumes nodig. Hierdoor verandert het Kanaalpark van een overwegend groen park in een stedelijke steenmassa.	De opmerking over de verbetering van de groen- en waterstructuur was bedoeld in relatie tot de bestaande situatie, en geldt voor het Kanaalpark in zijn geheel. De groen- en waterbalans in bijlage 20 van het ontwerp bestemmingsplan laat een vergelijking tussen de bestaande en nieuwe situatie zien. In die balans is sprake van een toevoeging van zowel groen als water en een afname van het verhard oppervlak.	Geen
A8 <i>Ingediend door 4</i>	Onduidelijk is welke onderdelen uit de aanvankelijke Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek uit 2012 niet langer gewenst of onuitvoerbaar zijn gebleken. Een groot nadeel van de herziene plannen is dat niet langer een parkje wordt ontwikkeld ter plaatse van het perceel Kanaalpark 147, maar een appartementencomplex. Een parkje was daar zeer welkom, omdat daarmee eindelijk een park op korte afstand en in het zicht van het	De aanvankelijke ontwikkelstrategie uit 2012 zag op de toevoeging van bebouwing ter plaatse van de percelen Kanaalpark 142 en 143, en het verdwijnen van bebouwing op het perceel Kanaalpark 147. Van het laatstgenoemde perceel zou een parkje worden gemaakt. Deze strategie maakte het noodzakelijk dat opbrengsten uit de herontwikkeling van Kanaalpark 142 en 143 zouden worden ingezet om het kantoorpand op het perceel Kanaalpark 147 te kunnen verwerven en daar een parkje aan te leggen. De gemeente heeft daar immers geen middelen voor beschikbaar, en het zelfstandig verwerven en slopen van het kantoorpand op het perceel Kanaalpark 147, puur om het tot park te herinrichten, is feitelijk kapitaalvernietiging en daarmee voor geen enkele ontwikkelaar interessant. De aanleg van het parkje kon daarentegen wel extra waardecreatie genereren voor herontwikkelingen op de percelen Kanaalpark 142 en 143, zo was de gedachte. Geen enkele eigenaar of	Geen

	Appartementengebouw Kanaalweg 161 zou komen te liggen. Een ander nadeel is dat met de actualisatie van de Ontwikkelstrategie hogere bouwvolumes dicht bij het bestaande appartementengebouw zijn geprojecteerd, terwijl volumes verder van het gebouw juist zijn verkleind. Deze wijzigingen zouden moeten heroverwogen.	ontwikkelaar bleek echter tot deze samenhangende investering in de drie percelen bereid of in staat. Dit onderdeel uit de ontwikkelstrategie is daarmee onuitvoerbaar gebleken. Daarnaast is de gemeente anders gaan nadenken over de gewenste stedenbouwkundige structuur in het Kanaalpark, los van het uitvoerbaarheidsvraagstuk. Zoals omschreven in paragraaf 2.3 (onder het kopje 'Blok 1') ziet de gemeente het (semi-) gesloten bouwblok in hoogstedelijke omgevingen als de Lammenschansdriehoek als de meest geëigende bouwtypologie, om een aantal verschillende redenen. Eén daarvan is dat daarmee private binnenterreinen kunnen worden afgeschermd van de publieke buitenwereld, waardoor voor bewoners zowel aansluiting op de stedelijke drukte van de openbare ruimte bestaat, als aansluiting op een rustig en geborgen binnengebied. In de opzet uit de aanvankelijke ontwikkelstrategie uit 2012 zou Blok B van de studentencampus (gelegen tussen het Omegaplantsoen, de Deltaweg en het Bètaplein) niet worden gesloten, maar zou een half bouwblok blijven bestaan met een naar de openbare ruimte geopende binnenruimte. In de aangepaste plannen, op basis van de in 2016 geactualiseerde ontwikkelstrategie, wordt dit halve bouwblok wél 'afgemaakt' met een wederhelft, zodat één (semi-) gesloten bouwblok ontstaat met een privaat en afgeschermd binnenterrein. Het appartementengebouw Kanaalweg 161 ligt op nog geen 100 meter van Polderpark Cronesteyn, het grootste stadspark van Leiden. De gemeente ziet dat het appartementengebouw daarmee al uitzicht heeft op een park in de directe nabijheid, waardoor het belang van de toevoeging van een tweede parkje in het zicht niet erg groot is. Het groen dat nu in het centrale deel van het Kanaalpark wordt gecreëerd is bovendien ook binnen enkele minuten bereikbaar.	
A9 <i>Ingediend door 2</i>	De inrichtingstekening voor het openbaar gebied in het Kanaalpark impliceert nog steeds dat drie privé parkeerplaatsen op het terrein van de VvE Appartementengebouw Kanaalweg 161 moeten worden opgeofferd. Deze parkeerplaatsen dienen behouden te blijven.	Naar aanleiding van deze zienswijze en gesprekken met het bestuur van de VvE heeft de landschapsontworper een nieuw inrichtingsontwerp gemaakt, waarin de drie parkeerplaatsen behouden kunnen blijven. Het ontwerp is bovenaan bijlage 1 van deze zienswijzennota te zien. In dat voorstel wordt het terrein van de VvE in een rechte lijn aangesloten op het Kanaalpark, en worden (uiteeraard op kosten van de gemeente) drie nieuwe parkeerplaatsen aangelegd die beter toegankelijk en ruimer bemeten zijn dan de huidige drie parkeerplaatsen. Met een rijbaanbreedte van 5,66m schrijven de richtlijnen voor verkeerskundig ontwerp in de ASVV een parkeervakbreedte van 2,5m voor. In het inrichtingsvoorstel is nu	Het inrichtingsontwerp voor de openbare ruimte is zodanig aangepast dat drie ruim bemeten en goed bereikbare parkeerplaatsen op het terrein van de

		sprake van een rijbaanbreedte van 5,8m (4,8m + 1m) met parkeervakken die 3m breed zijn. Dit voorstel vormt in verkeerskundig opzicht bovendien de meest overzichtelijke situatie. Voor de uitvoering van dit ontwerp zal wel een klein stukje grond tussen de VvE en gemeente geruild moeten worden ter plaatse van de terreinentree, waarbij ongeveer 35m² grond naar de gemeente zal moeten komen en grond van ongeveer gelijke omvang naar de VvE. Wanneer de ALV van de VvE niet instemt met dit voorkeursontwerp en/of niet bereid is tot grondruil, zal het tweede inrichtingsontwerp in bijlage 1 moeten worden uitgevoerd. In dit ontwerp blijven de drie bestaande parkeerplaatsen op hun huidige plek behouden. De toegang tot het eigen terrein maakt een slinger, en daarmee is sprake van een minder overzichtelijke situatie dan in het gemeentelijke voorkeursontwerp het geval is. Bovendien zal de VvE het stuk openbare weg bij de terreinentree in dit scenario tijdens de bouwperiode moeten delen met het bouwverkeer voor de realisatie van Blok 1. In het voorkeursscenario is de toegang tot Kanaalweg 161 verder buiten de invloedssfeer van het bouwterrein gelegen. Ondanks deze nadelen is ook in dit alternatieve ontwerp echter sprake van een uitvoerbaar plan.	VvE behouden blijven.
A10 <i>Ingediend door 2</i>	Uit de kadastrale kaart blijkt dat met de aanleg van de nieuwe sloot naar de Kanaalweg langs het Appartementengebouw Kanaalweg 161 een kadastrale grens wordt overschreden. Die kadastrale grens zal moeten worden gerespecteerd, en de sloot aangelegd op terrein van de ontwikkelaar en/of gemeente.	Ook op dit punt is het ontwerp voor de openbare ruimte aangepast, zodat geen grond van de VvE meer nodig is om de nieuwe sloot te kunnen aanleggen. Het bestemmingsplan heeft bovendien geen betrekking op gronden van de VvE en er wordt zodoende ook geen water bestemd op eigendom van de VvE.	Het inrichtingsontwerp voor de openbare ruimte is zodanig aangepast dat de nieuwe sloot volledig op grond van de gemeente en ontwikkelaar wordt gegraven.
A11 <i>Ingediend door 3</i>	Er bestaat geen enkele noodzaak een sloot aan te leggen tussen het appartementengebouw Kanaalweg 161 en het perceel Kanaalpark 159.	Aanleg van de sloot is om een tweetal redenen gewenst. Ten eerste verbetert het de doorstroming van het water vanuit de centrale vijver in het Kanaalpark naar het gemaal. Die doorstroming draagt bij aan een betere waterkwaliteit, en is daarmee goed voor de ontwikkeling van waterflora en fauna. Een sloot vormt een veel robuustere waterverbinding dan een lange duiker, omdat slootoevers beter toegankelijk zijn en daarmee beter beheerbaar dan duikers. Bovendien kunnen duikers makkelijker verstopt raken.	Het inrichtingsontwerp voor de openbare ruimte is zodanig aangepast dat de nieuwe sloot volledig op grond van de gemeente en ontwikkelaar wordt gegraven.
A12 <i>Ingediend door 2</i>	De reactie van het College op de inspraakreactie B1 inzake de noodzaak voldoende ruimte te laten voor de glazenwasser is onterecht.	Een tweede argument is dat de aanleg van de sloot meer open water toevoegt in	

	Voor het wassen van de ramen in de noordoostgevel van het appartementengebouw, maar ook voor andere werkzaamheden middels ladder, steigerbouw en/of hoogwerker is een veel bredere strook tussen gebouw en sloot nodig. Omdat ook het risico van het doorsijpelen van slootwater in de deels verdiepte garage groter wordt, zou de sloot helemaal niet moeten worden aangelegd, maar verdient een duiker de voorkeur.	vergelijking met een duiker, en daarmee meer capaciteit creëert voor de opvang van hemelwater (regenwater) tijdens zware buien. Een sloot vormt daarmee juist een betere oplossing voor het tegengaan van wateroverlast dan een duiker.  De sloot is in het actuele inrichtingsontwerp volledig op gronden van de gemeente en ontwikkelaar geplaatst. Op het terrein van de VvE zal daardoor net zoveel ruimte over kunnen blijven voor de glazenwasser als in de huidige situatie. Overigens is die ruimte door de aanwezige struiken nu al niet beschikbaar.	
A13 <i>Ingediend door 2</i>	Er moet gevreesd worden voor overlast als gevolg van de bouw van de beoogde woongebouwen, en met name als gevolg van de benodigde heiwerkzaamheden.	Door de nabijheid van de nieuwbouw op het perceel Kanaalweg 159 (Blok 2) tot het bestaande gebouw op dat perceel, die 1,5 meter bedraagt, zullen de funderingspalen voor dit nieuwe gebouw sowieso geboord of gedrukt moeten worden, in plaats van geslagen. Dit beperkt overlast door heiwerkzaamheden in grote mate. Desalniettemin zal enige overlast tijdens de bouw helaas niet te voorkomen zijn. De ontwikkelaar wil voorafgaand aan de bouw graag samen met het bestuur van de VvE om tafel om te bespreken hoe overlast zo veel mogelijk kan worden	Geen

		beperkt. Afspraken zijn echter pas in detail te maken zodra de bouwtekeningen zijn uitgewerkt tot bestekniveau en een aannemer is geselecteerd. De verwachting is dat dat over enkele maanden het geval zal zijn.	
B	Thema: Massa en stedenbouwkundige inpassing van Blok 3 (Kanaalpark 141)		
B1 <i>Ingediend door 5 en 6</i>	De bouw van een appartementencomplex met een hoogte van 20 meter op het perceel Kanaalpark 141, doet afbreuk aan het uitzicht van de bewoners van het tegenoverliggende deel van de Melchior Treublaan en ontnemt bovendien zonlicht.	Het beoogde appartementencomplex op het perceel Kanaalpark 141 beïnvloedt inderdaad in enige mate het uitzicht vanuit de (tuinen van de) woningen aan de Melchior Treublaan, getuige ook de impressie vanuit de Melchior Treublaan in de aanzichtstudie. De gemeente is echter niet van mening dat dit uitzicht zodanig wordt aangetast dat dit leidt tot een slechtere woonsituatie.  Naar aanleiding van de veronderstelde onttrekking van zonlicht is een bezonningsstudie uitgevoerd en aan het bestemmingsplan toegevoegd als bijlage 15. Daaruit blijkt dat de schaduw van de nieuwbouw zelfs op de kortste dag van het jaar (21 december) niet tot de voorgevels van de woningen aan de Melchior Treublaan reikt. Gelet op deze beperkte gevolgen voor de woningen aan de Melchior Treublaan, is de gemeente van mening dat het belang van woningbouw in de gekozen mate en met de daarvoor noodzakelijke bouwhoogte aanzienlijk zwaarder weegt dan het belang van het voorkomen van de geringe negatieve stedenbouwkundige gevolgen van de realisatie van het bouwplan.	Geen

B2 <i>Ingediend door 5</i>	De beoogde nieuwbouw op het perceel Kanaalpark 141 dreigt een inbreuk op de privacy te vormen van bewoners van de Melchior Treublaan. Daarnaast is aannemelijk dat geluidsoverlast van het spoor zal toenemen door weerkaatsing tegen de nieuwbouw.	Het bouwplan leidt ertoe dat hooguit een achttal woningen op de zesde bouwlaag, die ieder hun buitenruimte aan de zonnige zuidkant hebben (dus van het spoor en de Professorenwijk afgekeerd) en waarvan alleen de slaapkamers aan de spoorzijde zijn georiënteerd, op een afstand van minimaal 80 meter op de woningen aan de Melchior Treublaan uitkijken. De gemeente kan dat geen “inbreuk op de privacy” noemen, te meer omdat dat zicht bestaat op de openbare voorzijde van de betreffende woningen. Passanten op straat kunnen in de bestaande situatie al vanaf een afstand van nog geen 5 meter de voortuinen en woningen in kijken. Voor wat betreft de weerkaatsing van spoorlawaai is bewust geen onderzoek uitgevoerd, omdat de ervaring leert dat weerkaatsingseffecten nihil zijn. Zo toont het onderzoek naar weerkaatsingseffecten van het nieuwbouwproject Lammenschans-Ananasweg, verderop langs dezelfde spoorlijn, aan dat de beoogde nieuwbouw daar (die dichterbij het spoor staat, die nog twee tot zeven bouwlagen hoger is dan de nieuwbouw op het perceel Kanaalpark 141, én waar de ontvangende woningen aan de Kastanjekade aanzienlijk dichterbij het spoor staan) maximaal slechts 0,3 dB bedraagt. Die verhoging van de geluidsbelasting door weerkaatsing van spoorlawaai is met het blote oor niet waarneembaar en daarmee verwaarloosbaar. Gelet op het kleinere bouwvolume, en de grotere afstand tot het spoor van zowel de nieuwbouw als de woningen aan de Melchior Treublaan, zijn de weerkaatsingseffecten bij dit project in ieder geval kleiner dan 0,3 dB en daarmee per definitie ook verwaarloosbaar. Het onderzoeksrapport naar geluidswaarneembaarheid als gevolg van het Ananaswegproject met kenmerk B.2015.1232.00.N001, d.d. 27 augustus 2017 van bureau DGMR is bijgevoegd als bijlage 2 bij deze zienswijzennota.	Geen
B3 <i>Ingediend door 7</i>	Met een bouwhoogte van 20 meter zal de nieuwbouw op het perceel Kanaalpark 141 de uniformiteit en de historische waarden van het beschermd stadsgezicht Zuidelijke Schil permanent aantasten. Dat is ook niet alleen het geval gezien vanuit de Melchior Treublaan, maar ook vanuit de Van der Hoevenstraat. Het bestemmingsplan suggereert ten onrechte dat het nieuwbouwblok	De zichtbaarheid van de nieuwbouw is – voor zover het de openbare ruimte in de Professorenwijk betreft – volgens de gemeente wel degelijk beperkt tot de Melchior Treublaan, en het gedeelte van de Van der Hoevenstraat direct nabij het kruispunt met de Melchior Treublaan. De illustraties in de aanzichtstudie voor Kanaalpark 141 (bijlage 12 van het bestemmingsplan) laten zien dat de Van der Hoevenstraat langs de nieuwbouw is georiënteerd, waardoor de nieuwbouw vanuit een groot deel van de straat niet te zien zal zijn. Staand in de Van der Hoevenstraat, nabij het kruispunt met de Melchior Treublaan, is alleen een heel klein deel van het gebouw in de zomer te zien wanneer schuin de straat uit wordt gekeken. Met die beperkte zichtbaarheid van de nieuwbouw is volgens de gemeente geen sprake van een onevenredige aantasting van de cultuurhistorische waarden van de Professorenwijk.	Geen

	niet in het verlengde van de Van der Hoevenstraat komt te liggen. Vanaf ieder punt in de Professorenwijk steekt dit oerlelijke, lompe gebouw af met de unieke jaren '30 architectuur die zo kenmerkend is voor dit deel van het beschermd stadsgezicht. Ook de disproportionaliteit in de massa draagt daaraan bij. Deze bezwaren kunnen worden ondervangen door de nieuwbouw maximaal vier of vijf bouwlagen te geven in plaats van zes.		
B4 <i>Ingediend door 7</i>	Door de gemeente is geen onderzoek gedaan naar veiligheidsaspecten in relatie tot de bouw van een appartementencomplex op het perceel Kanaalpark 141, zoals brandveiligheid, overschrijding van geluidsniveaus en het risico dat mensen zich voor de trein gooien. Bovendien wordt een eventuele toekomstige spoorverdubbeling aan de zijde van de Lammenschans-driehoek onmogelijk gemaakt, en daardoor per definitie op zijde van de Professorenwijk afgeschoven. De nieuwbouw zou daarom verder van het spoor moeten worden gebouwd.	Een deel van de benoemde veiligheidsaspecten is wel degelijk overwogen en onderzocht. Op het gebied van explosie- en brandgevaar is bijvoorbeeld getoetst aan de regels uit het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). De spoorlijn is echter geen transportroute voor gevaarlijke stoffen en in de nieuwbouw zijn geen risicobronnen voorzien, die genoemd zijn in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Er is daarmee per definitie geen sprake van activiteiten met een effectgebied dat groter is dan de afstand tussen het spoor en de nieuwbouw, en daarmee ook niet van reële veiligheidsrisico's. De nieuwbouw heeft daarnaast, buiten de regels in het bestemmingsplan om, altijd te voldoen aan de brandveiligheidsvoorschriften uit het Bouwbesluit. Daaraan kan pas worden getoetst zodra de initiatiefnemer een aanvraag om omgevingsvergunning heeft ingediend, en die omgevingsvergunning mag niet worden verleend zolang het bouwplan niet voldoet aan die voorschriften. Ook naar geluidhinder is onderzoek gedaan. Het akoestisch onderzoek in bijlage 11 van het bestemmingsplan beschrijft in detail welke geluidbelasting door de nieuwbouw wordt ontvangen als gevolg van het spoorverkeer. Voor wat betreft de gevolgen op het gebied van geluidswaerkaatsing wordt verwezen naar de reactie op zienswijze B2. De gemeente ziet geen verhoogd risico dat mensen zich als gevolg van de bouwplannen sneller op het spoor zullen begeven. De spoorloot tussen de nieuwbouw en het spoor blijft in gelijke omvang gehandhaafd, zodat het spoor onbereikbaar blijft vanuit het Kanaalpark.	Geen

B5 <i>Ingediend door 7</i>	Het nieuwe wooncomplex op het perceel Kanaalpark 141 zou een zorgfunctie moeten krijgen, in de vorm van een bejaardentehuis, een verpleegtehuis of een hospice. Deze doelgroepen zullen deels minder hinder ervaren van het spoorlawaaï, en dragen bij aan de diversiteit in de bevolkingssamenstelling van de Lammenschansdriehoek. Dat laatste is een uitgangspunt van de "Update Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek" van juni 2016.	Hiervan is inmiddels sprake: de nieuwbouw op het perceel Kanaalpark 141 krijgt grotendeels een invulling als woonzorgvoorziening voor Stichting Gemiva. Gemiva zal op de onderste vier bouwlagen cliënten huisvesten met een geestelijke of fysieke beperking, of een combinatie van beiden. De bovenste twee bouwlagen bieden ruimte aan vrije sector appartementen. Hiermee levert het project de gewenste bijdrage aan een gedifferentieerde bevolkingssamenstelling in de Lammenschansdriehoek, én is sprake van een lagere parkeerbehoefte en verkeersaantrekkende werking dan bij een ontwikkeling met louter reguliere appartementen. De cliënten van Gemiva hebben immers geen rijbewijs en zijn dan ook niet in het bezit van een auto.	De regels behorend bij de bestemming 'Wonen – 2', die rust op het perceel Kanaalpark 141, zijn zodanig gewijzigd dat op de onderste vier bouwlagen uitsluitend woonzorgvoorzieningen zijn toegestaan, en alleen op de bovenste twee bouwlagen reguliere woningen, waarbij studenten-huisvesting is uitgesloten.
B6 <i>Ingediend door 5</i>	In eerdere plannen was een dermate groot gebouw op zo'n kleine afstand van het spoor niet voorzien, en zou juist rekening worden gehouden met de belangen van omwonenden. Het stelt teleur dat de lessen uit het project Alpha toren niet zijn meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan Kanaalpark.	De aanvankelijke Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, van eind 2012, bevatte al een bouwenvolpoe op het perceel Kanaalpark 141 met een maximale bouwhoogte van 20 meter en op gelijke afstand van het spoor als in het nu voorliggende bestemmingsplan. In de eerdere plannen was dus wel degelijk al voorzien in de actuele bouwmassa. De gemeente vind juist dat met die relatief beperkte hoogte, die lager is dan de bouwhoogten elders in de driehoek, rekening wordt gehouden met de belangen van bewoners in de Professorenwijk. De bouwhoogte van de Alpha toren is gedurende de bestemmingsplanprocedure voor dat project gewijzigd van 70 meter naar 58 meter, en daarmee heeft die toren een geheel andere schaal dan de nu voorgestelde bebouwing op nummer 141. De gemeente ziet dan ook geen parallel tussen beide projecten: de beoogde bouwhoogte voor Kanaalpark 141 komt al vele malen meer tegemoet aan de geuite bezwaren dan dat de Alpha toren deed na afloop van de planaanpassingen.	Geen
B7 <i>Ingediend door 7</i>	De gemeente heeft het in de bewonersbrief 2017-081, waarmee omwonenden over de tervisielegging van het ontwerp	De gekozen terminologie is een gevolg van het karakter van bestemmingsplannen, als instrument van 'toelatingsplanologie'. Bestemmingsplannen stellen de bouw van de bestemde gebouwen niet verplicht, maar staan het de eigenaar van de betreffende grond toe om te bouwen.	Geen

	bestemmingsplan zijn geïnformeerd, over “de mogelijkheid” een appartementencomplex te bouwen, zonder in die brief de bouwhoogte te vermelden. Die keuze voor de term “mogelijkheid” lijkt niet te stroken met het vergevorderde stadium waarin het bouwplan kennelijk al is uitgewerkt.	Bestemmingsplannen creëren op die manier “de mogelijkheid” om ergens te bouwen, maar het is uiteindelijk aan de eigenaar cq ontwikkelaar wanneer die planologische mogelijkheid wordt benut. In dit geval is het zeer waarschijnlijk dat de eigenaar van het perceel Kanaalpark 141 medio 2018 met de sloop van het bestaande gebouw zal beginnen en direct daarna met de bouw van het bestemde woonzorggebouw start.	
B8 <i>Ingediend door 7</i>	Het is zeer onwenselijk dat de Lammenschansdriehoek met de Professorenwijk wordt verbonden door middel van een mogelijke fiets- of voetgangersverbinding onder het spoor door, ter hoogte van de Van der Waalstraat.	Het realiseren van een dergelijke verbinding tussen de Professorenwijk en de Lammenschansdriehoek is geen actuele ambitie van de gemeente, en wordt ook niet planologisch toegestaan met het bestemmingsplan Kanaalpark. De genoemde locatie valt zelfs buiten het plangebied van het bestemmingsplan, en buiten de scope van de daarin gepresenteerde herinrichtingsplannen voor het openbaar gebied.	Geen

5. Staat van wijzigingen

5.1 Inleiding

De ontvangen zienswijzen op het ontwerp 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. 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	In de toelichting is overal waar in het ontwerp bestemmingsplan werd gesproken over een woon- of woonzorgprogramma voor het perceel Kanaalpark 141 nu toegeschreven naar het actuele programma, zijnde 47 zorgwoningen en 18 reguliere appartementen.
2	De zogenaamde 'Ladderonderbouwing' in paragraaf 3.2.2 is aangepast naar aanleiding van de inwerkingtreding van de nieuwe Ladder voor duurzame verstedelijking op 1 juli 2017. De motivering is inhoudelijk niet gewijzigd, alleen de 'trapsgewijze opbouw' die voortvloeide uit de oude Ladder is aangepast.
3	Naar aanleiding van de wijzigingen aan het bouwvolume en de plattegronden van Kanaalpark 141 is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. Het nieuwe onderzoeksrapport is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting, en de samenvatting van de conclusies uit het onderzoek in paragraaf 4.6.4 van de toelichting is overeenkomstig aangepast. Het onderzoek leidt ook tot een iets gewijzigd Besluit Hogere Waarde. Door de wijziging van het bouwplan neemt het aantal woningen in de nieuwbouw met een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde iets toe, maar door toepassing van een dove gevel aan de noordzijde van de oostvleugel neemt de gemiddelde geluidbelasting op de woningen juist iets af.
4	De aanzichtstudie tbv Kanaalpark 141 is aangepast naar aanleiding van het nieuwe ontwerp, en bovendien uitgebreid met een extra zichtpunt in de Van der Hoevenstraat.
5	Naar aanleiding van een ontvangen zienswijze is een bezonningsstudie toegevoegd met betrekking tot Kanaalpark 141. Het rapport is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting, en aan de toelichting is een samenvatting van de resultaten toegevoegd. Uit de studie blijkt dat de slagschaduw van de nieuwbouw ook op de kortste dag van het jaar (21 december) net niet tot de woningen aan de Melchior Treublaan reikt.
6	Het ontwerp voor de openbare ruimte is aangepast, onder andere als gevolg van recente afstemming met Stedelijk Beheer over de gewenste locaties van ondergrondse containers en de ontvangen zienswijzen met betrekking tot de aansluiting van het perceel Kanaalweg 161 op de openbare ruimte en de omvang van het water tussen Kanaalweg 161 en Kanaalpark 159. De aanpassingen leiden ook tot een iets gewijzigde waterbalans, waarvoor de tekeningen in bijlage 21 eveneens zijn aangepast.

5.3 Regels

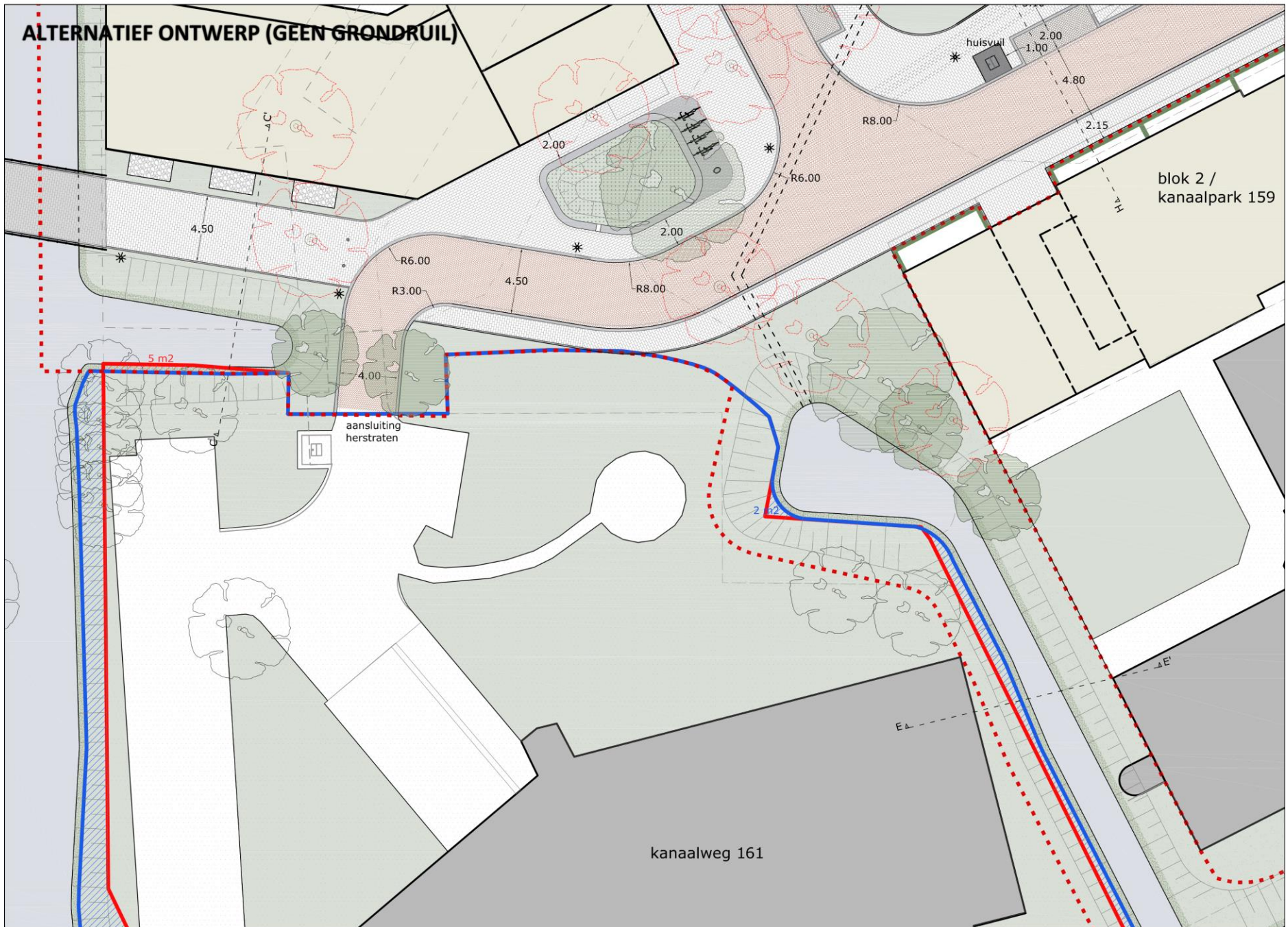
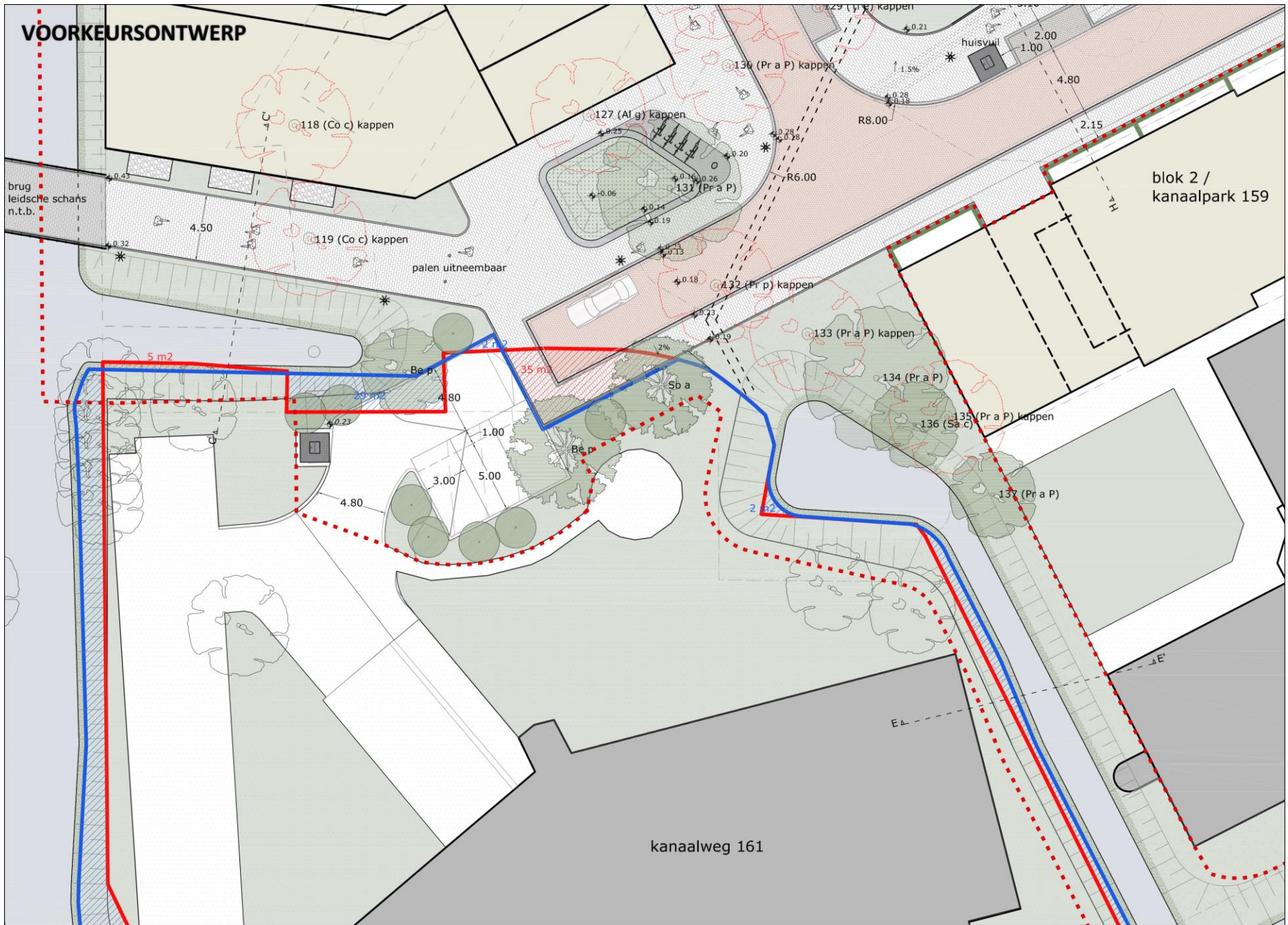
1	In de regels voor de bestemming Wonen-2, die op het perceel Kanaalpark 141 ligt, is geregeld dat op de onderste vier bouwlagen uitsluitend zorgappartementen zijn toegestaan met bijbehorende functies en op de bovenste twee bouwlagen uitsluitend reguliere appartementen. Dit programma komt overeen met het programma dat in de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar is afgesproken, en waarop de grondprijs is gebaseerd. Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid toegevoegd om op de onderste vier bouwlagen alsnog reguliere woningen toe te staan en op de bovenste twee bouwlagen juist zorgappartementen. Deze regeling geeft het college de bevoegdheid om het programma bij wijzigingen in de
---	---

	zorg relatief snel aan te passen aan de actuele behoefte. De wijzigingsbevoegdheid is alleen toepasbaar wanneer een oplossing voor zowel het parkeren als de geluidbelasting voor handen is, die aansluit bij een eventueel nieuw programma.
2	Aan de bestemming Wonen-2 is bovendien de voorwaarde toegevoegd dat een woonzorgcomplex voldoet aan een vastgesteld Besluit hogere waarde. Een dergelijk besluit is inmiddels ook genomen en als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. Bouwen in afwijking van het Besluit hogere waarde is daarmee onmogelijk geworden totdat een nieuw Besluit hogere waarde is vastgesteld.
3	Conform recente jurisprudentie is in de dynamische verwijzing naar de actuele gemeentelijke parkeernota ook de naam van de huidige parkeernota genoemd.

5.4 Verbeelding

1	Ter plaatse van het perceel Kanaalpark 141 is aan de achterzijde van de oostvleugel een bouwvolume toegevoegd, dat vergelijkbaar is met de al in het ontwerp bestemmingsplan bestemde vleugel aan de achterzijde van de westvleugel van het gebouw. Dit kleine extra volume leidt – samen met de keuze voor zorgappartementen op de eerste vier bouwlagen – tot een aangepast bouwprogramma. Daarmee is in alle relevante onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek, de parkeerbalans en de bezonningsstudie, rekening gehouden.
2	Op het perceel Kanaalpark 141 is de aanduiding ‘wetgevingszone – wijzigingsgebied – 1’ gelegd, ter bekrachtiging van de wijzigingsbevoegdheid genoemd bij de eerste wijziging onder ‘Regels’
3	De functieaanduiding ‘maatschappelijk’ is verwijderd van het bouwvolume dat voor de Alfagarage is bestemd, nu duidelijk is dat hier geen denksportcentrum of ander maatschappelijk programma in terecht zal komen.

BIJLAGE 1 – INRICHTINGSONTWERPEN ENTREE KANAALWEG 161



Ontwikkeling Ananasweg

datum 25 augustus 2017
vestiging Den Haag
uw kenmerk -
ons kenmerk B.2015.1232.00.N001
verwerkt door VB/BRA

project Ananasweg Leiden
betreft Reflectiebijdrage
versie 001
contactpersoon ing. W.S. (Mieke) Kamminga
e-mail/telefoon mwa@dgmr.nl/088 346 78 52

1. Inleiding

In opdracht van De Raad Vastgoed heeft DGMR een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het bouwplan Ananasweg op de omgeving. Het doel van het onderzoek is aan te tonen of er sprake is van significante reflectiebijdragen van het spoorlawaai in de nieuw te bouwen gevel van het plan aan de Ananasweg.

Deze notitie geeft hier een antwoord op.

Achtergrond

In januari 2017 heeft DGMR een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van geluid en luchtkwaliteit op het bouwplan Ananasweg in Leiden (kenmerk B.2015.1232.00.R001 d.d. 3 januari 2017). De locatie staat in onderstaande figuur aangegeven.



figuur 1: plan Ananasweg te Leiden

Het plan past niet binnen het vigerend bestemmingsplan. Met een ruimtelijk besluit van de gemeente Leiden kan hiervan worden afgeweken. Voor een onderbouwing van dit besluit, moet onder andere aangetoond worden dat het plan voldoet aan de eisen uit de Wet geluidhinder (milieuaspect geluid) en de Wet Milieubeheer (milieuaspect luchtkwaliteit).

De gestelde eisen ten aanzien van geluid richten zich op het nieuwe gebouw: worden de mensen die er straks wonen voldoende beschermd tegen het geluid van de weg (Lammenschansweg) en het spoor (Leiden-Utrecht). Er worden geen geluidseisen gesteld aan het effect van het plan op de bestaande woningen.

Omdat het een relatief hoog gebouw betreft, variërend van 25 meter tot 58 meter, kunnen er mogelijk reflecties ontstaan in de nieuwe gevel. Omdat de gemeente Leiden wil voorkomen dat omwonenden nadelig effect zouden hebben van de plannen aan de Ananasweg, is De Raad Vastgoed gevraagd om ook de effecten van het plan op de bestaande gebouwen in beeld te brengen.

Wij beschrijven kort de uitgangspunten en de resultaten van het onderzoek en beantwoorden in de conclusie of er sprake is van reflectiebijdragen.

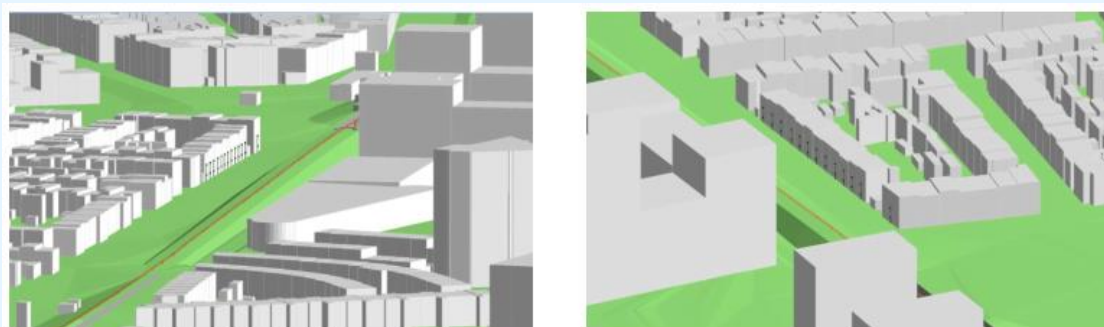
2. Uitgangspunten

Rekenmethodiek

De berekeningen van de geluidsbelasting zijn verricht met een door DGMR ontwikkeld computerprogramma (Geomilieu V3.10, module RMR-2012) dat is gebaseerd op Standaard Reken Methode II uit bijlage IV van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In de berekeningen is rekening gehouden met alle relevante factoren (onder andere bodemdemping en afscherming). Er is gerekend met één reflectie en een sectorhoek van twee graden.

Omgevingsmodel

Het model is opgesteld met een akoestisch reflecterende bodem. De ingevoerde bodemgebieden zijn als akoestisch absorberend ingevoerd. Het gaat dan bijvoorbeeld om groenstroken, parken en het ballastbed van het spoor. Verder is rekening gehouden met de hoogteligging van het spoor (talud) en bebouwing in de directe omgeving. De ligging van het plan is in het model ingevoerd op basis van de ontwerptekeningen. Zie figuur 2.



figuur 2: 3D weergave van het rekenmodel, met aanzicht westzijde (links) en oostzijde (rechts)

Spoorgegevens

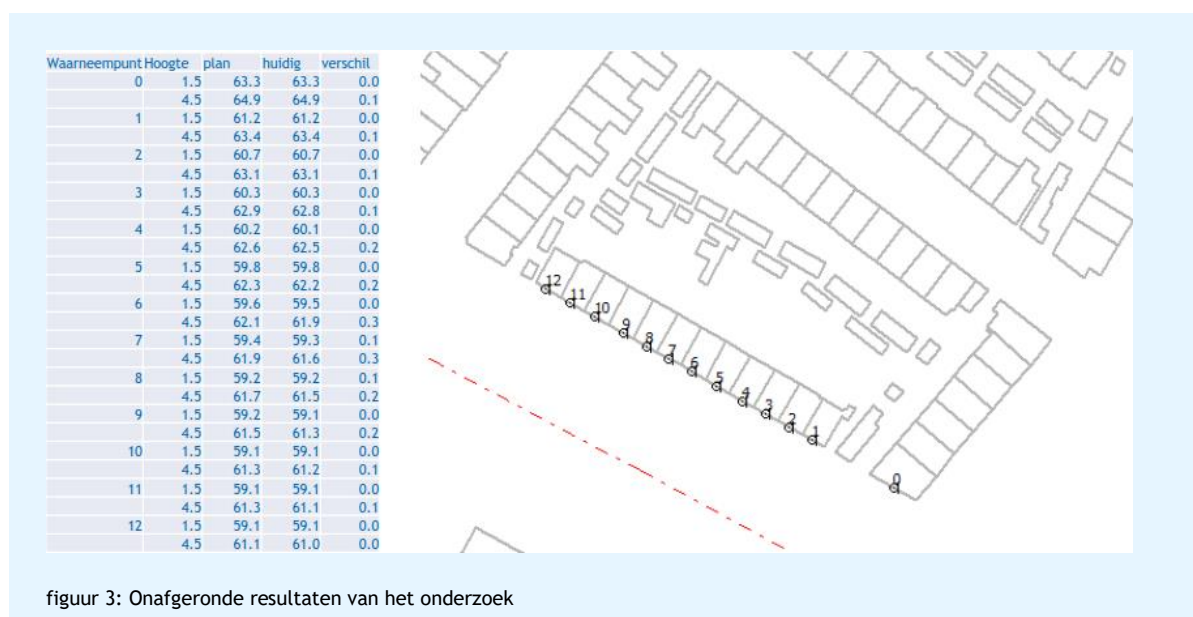
Voor de railverkeersgegevens is uitgegaan van de gegevens uit het geluidregister spoor (gegevens van 22 september 2016. In bijlage 1 is hiervan een overzicht opgenomen.

Toetspunten

Er is gekeken naar een reflectiebijdrage bij de woningen aan de Kastanjekade 22-33 en 139. Om de geluidsimmissie bij deze woningen bepalen, zijn ter hoogte van de gevels waarneempunten ingevoerd. Op elke etage is een waarneempunt gemodelleerd op 1.5 meter boven de verdiepingsvloer. Er is gerekend met een invallend geluidsniveau (geen reflectie in de gevel).

3. Resultaten

De situatie met het nieuwe gebouw aan de Ananasweg is vergeleken met de situatie zonder het plan. In onderstaande figuur zijn de resultaten van de berekeningen weergegeven.



figuur 3: Onafgeronde resultaten van het onderzoek

Door de realisatie van het plan treden op de woningen aan de Kastanjekade kleine toenames op ten opzichte van de situatie zonder plan. De maximale reflectiebijdrage is 0.3 dB. Bij twee woningen leidt een bijdrage van 0.2 dB tot een hogere afgeronde geluidbelasting dan in de situatie zonder plan.

4. Conclusie

Uit voorgaande kan worden geconcludeerd dat er bij de woningen aan de Kastanjekade sprake is van een kleine toename in de geluidbelasting. Deze wordt veroorzaakt door een kleine reflectiebijdrage van het geluid dat weerkaatst in de gevel van het nieuwe gebouw. De verschillen zijn klein (maximaal 0.3 dB) en zijn niet waarneembaar voor de bewoners.

ing. G. (Gertjan) Verbaan
DGMR Bouw B.V.

Bijlage 1

Titel	Spoorgegevens
Omvang	1
Bron	Geluidregister

Doorsnede baanvak ter hoogte van het plan

(bron geluidregister spoor d.d. 22 september 2016)

Baanvak	4499
Locatie	29717000 - 29742000
Hoogte tov NAP	3.80m
Bovenbouw	Betonnen dwarsliggers

Intenstiteiten en snelheden							
Trein 1	Profiel1	Aantal(D) 1	Aantal(A) 1	Aantal(N) 1	V(D) 1	V(A) 1	V(N) 1
MAT'64-V	Doorgaand	0	0.3	0.26	80	80	80
MAT'64-V	Stoppend	3.6	2.48	0.84	-40	-40	-40
MAT'64-V	Doorgaand	0	0	0.06	-86	-86	-86
MAT'64-V	Stoppend	3.62	2.68	0.94	49	49	49
ICM-3	Stoppend	0.24	0.24	0.06	-40	-40	-40
ICM-3	Stoppend	0.21	0.24	0.06	49	49	49
MDDM	Doorgaand	0	0.02	0	80	80	80
SGM-2	Doorgaand	0	0	0.06	80	80	80
SGM-2	Stoppend	0.56	0	0	-40	-40	-40
SGM-2	Stoppend	0.58	0	0.1	49	49	49
SGM-3	Doorgaand	0	0	0.15	80	80	80
SGM-3	Stoppend	1.62	0.69	0.24	-40	-40	-40
SGM-3	Stoppend	1.65	0.69	0.27	49	49	49
DDM-2/3	Doorgaand	0	0.06	0	80	80	80
ICM-4	Stoppend	0.08	0.08	0	-40	-40	-40
ICM-4	Stoppend	0.08	0.08	0	49	49	49
IRM-4	Doorgaand	0	0	0.12	80	80	80
IRM-4	Stoppend	4.8	3.76	1.4	-40	-40	-40
IRM-4	Stoppend	4.72	3.96	1.4	49	49	49
VIRM-6	Doorgaand	0	0	0.06	80	80	80
VIRM-6	Stoppend	2.22	2.16	0.72	-40	-40	-40
VIRM-6	Stoppend	2.16	2.16	0.78	49	49	49

