



Leiden

# Bestemmingsplan Lammenschansweg-HOF36



Zienswijzennota  
juni 2021

**ZIENSWIJZENNOTA GEANONIMISEERD  
en  
STAAT VAN WIJZIGINGEN  
BESTEMMINGSPLAN 'LAMMENSCHANSWEG-HOF36'**

**juni 2021**

## **Inhoudsopgave**

1. Inleiding
2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen
3. Ambtelijke wijzigingen
4. Staat van wijzigingen
5. Bijlagen

## 1. Inleiding

Op 13 april 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden besloten het ontwerpbestemmingsplan Lammenschansweg-HOF36 (NL.IMRO.0546.BP00167-0201) voor zienswijzen vrij te geven. Dit bestemmingsplan maakt de bouw van 444 woningen en maximaal 675 m<sup>2</sup> commerciële ruimte op de begane grond mogelijk op de locatie van de voormalige stickerfabriek Avery Dennison aan de Lammenschansweg.

De inzagetermijn van het ontwerpbestemmingsplan liep van 23 april tot 4 juni 2021. Gedurende deze termijn zijn vier zienswijzen bij de gemeenteraad ingediend.

In deze zienswijzennota worden de zienswijzen behandeld. De nota sluit af met een Staat van Wijzigingen met (ambtelijke) wijzigingen die zijn verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan 'Lammenschansweg-HOF36'.

## 2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

In onderstaande tabel worden de zienswijzen behandeld. In de tweede kolom wordt de inhoud van de zienswijze samengevat. De derde kolom geeft de reactie van het college op de zienswijze weer. In de laatste kolom tenslotte wordt aangegeven of de zienswijze gevolgen heeft voor het te nemen besluit.

	<b>Samenvatting</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Gevolgen voor besluit</b>
1	<b>Indiener 1</b>		
A	Het plandeel met de bestemming 'Wonen-Hof' voorziet in de bouw van een gebouw met een maximum bouwhoogte van 25 meter. Deze bestemming leidt daarmee tot een onevenredige aantasting van het werk- en leefklimaat in de directe omgeving van het kantoorgebouw aan de Plantijnstraat 2.	De 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, geactualiseerd mei 2019' (vastgesteld 13 mei 2019) biedt de basis voor het bestemmingsplan Lammenschansweg-HOF36. De ontwikkelstrategie stuurt met behulp van een tweetal kaarten, namelijk een ontwikkelkaart en een functiekaart. De vormen van de toekomstige openbare ruimte, bouwmogelijkheden en toegestane functies zijn daarin zo helder en gelijktijdig ruim mogelijk gedefinieerd, om herontwikkeling en transformatie zo aantrekkelijk en haalbaar mogelijk te maken." (pagina 20 Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek). Bij de samenstelling van de ontwikkelkaart is de omgeving nauwkeurig geanalyseerd en zijn situering en volumes van de nieuwe bebouwing zorgvuldig bepaald. Een basis bouwhoogte van 25 tot 30 meter past in de stedenbouwkundige context van het ontwikkelgebied. Genoemd kantoorgebouw heeft aan de zijde van de aansluiting een blinde gevel. Aan de voorzijde van het kantoorgebouw blijft het zicht onbelemmerd. Dit heeft geen nadelig effect op het werk- en leefklimaat in de directe omgeving van het kantoorgebouw. Zeker niet ten opzichte van de oude situatie waarin de voormalige stickerfabriek nog op deze locatie stond. Het nieuwe gebouw staat op het noordoosten ten opzichte van het kantoorgebouw waardoor er geen licht wordt weggenomen. De inblik is beperkt door de hoekverdraaiing van de panden ten opzichte van elkaar.	Geen.
B	Indiener vindt het onvoldoende inzichtelijk gemotiveerd waarom bij het bepalen van de bebouwingshoogte maximaal aansluiting is gezocht bij de bestaande bebouwing en bestaande erfgrenzen. Dit omdat op minder dan 10 meter van de percelen van Plantijnstraat 2 wordt voorzien in de realisatie van een gebouw met een maximale bouwhoogte die aanzienlijk hoger is dan de maximaal toegestane bouwhoogte (12 m) op het perceel Plantijnstraat 2.	Inderdaad is sprake van een significant hoogteverschil. Dit is beschouwd als passend in de totale ontwikkeling van de Lammenschansdriehoek en in relatie tot het bestaande kantoorgebouw. Verschillen in bouwhoogten zijn normaal in stedelijk gebied. De afstand van 10 meter is acceptabel omdat het kantoorgebouw aan de zijde van de nieuwbouw een nagenoeg blinde gevel heeft. Derhalve zal van de nieuwbouw nauwelijks hinder worden ondervonden.	Geen.

C	<p>Situering van een dergelijk gebouw op zo een korte afstand van het kantoorgebouw aan de Plantijnstraat 2 is vanuit planologisch en stedenbouwkundig opzicht onbegrijpelijk en ondoordacht. De zichtlijnen noord-noordwest van het kantoorgebouw zullen worden geblokkeerd waardoor het aan het zicht zal worden onttrokken. Dit doet onder meer afbreuk aan het stedenbouwkundig beeld en de ruimtelijke kwaliteit van het kantoorgebouw. Daarnaast zal direct inkijk mogelijk zijn in het kantoorgebouw en leiden tot een aantasting van privacy.</p>	<p>Het kantoorgebouw presenteert zich aan de Kanaalweg. De Kanaalweg is openbare ruimte en het adres van de aanliggende bebouwing. De nieuwbouw verandert deze situatie enigszins vanuit noordwestelijke richting. Echter, het kantoorgebouw blijft goed zichtbaar vanaf de Kanaalweg. Sterker nog, het gebouw zal beter zichtbaar worden, omdat als gevolg van de ontwikkeling de aanwezige strook met wildgroei aan bomen en struiken zal worden opgeschoond. Het kantoorgebouw komt daarmee in een meer stedelijke setting te staan dat beter past bij haar functie. Aan de achterzijde is inkijk vanuit de woningen beperkt door de hoekverdraaiing van de panden ten opzichte van elkaar.</p>	Geen.
G	<p>In de 'hoogbouwtoets' zijn uitsluitend de woningen aan de Lammenschansweg, de ten noorden gelegen bedrijfspanden en de woningen aan de Kanaalweg onderzocht. Het gebied van en rondom het kantoorgebouw aan de Plantijnstraat zijn niet onderzocht.</p>	<p>De hoogbouwtoets is bedoeld om na te gaan of hogere bebouwing, vanaf 25 meter, leidt tot hinder voor de omgeving. Dat zijn in de eerste plaats windhinder en schaduw. Deze aspecten zijn voor het gehele project onderzocht. Daarbij is geconstateerd dat voor het kantoorgebouw geen windhinder optreedt en geen schaduw, als gevolg van de nieuwbouw. Voorts wordt met behulp van zichtlijnen onderzocht of er ook sprake is van enige vorm van visuele hinder, met name voor de beschermde stadsdelen. Dit is alleen gedaan voor de bouwdelen hoger dan 25 meter, conform de eis van de hoogbouwtoets. Deze bouwdelen grenzen niet aan het kantoorgebouw.</p>	Geen.
H	<p>Indiener vreest dat als gevolg van de nieuwe ontsluitingsweg op de Kanaalweg de verkeersstroom richting de Plantijnstraat en het kantoorgebouw (Plantijnstraat 2) overbelast zal raken. Dit zal vergaande consequenties hebben voor de verkeersafwikkeling richting de Plantijnstraat.</p>	<p>Voor de ontsluiting van het kruispunt nieuwe Centrale-as/Kanaalweg is een verkeersonderzoek voor het prognose jaar 2030 uitgevoerd. Uit simulaties van deze voorkeursvariant blijkt dat er alleen in de ochtend- en avondspts sprake is van wachtrijvorming op desbetreffende kruispunt. Er is echter geen sprake van structurele overbelasting, want de opgebouwde wachtrijen verdwijnen ook weer gedurende de spitsperiodes.</p> <p>Het kruispunt tussen de nieuwe ventweg Kanaalweg en de Centrale-As is een gelijkwaardig kruispunt waar het principe van rechts heeft voorrang geldt. Inrijdend verkeer richting de Plantijnstraat kan een hiaat vinden op het moment dat het kruisingsvlak conform de verkeersregels wordt vrijgehouden. Uitrijdend verkeer vanaf de Plantijnstraat komt van rechts voor verkeer op de Centrale-As en hoort conform de verkeersregels voorrang te krijgen bij het uitrijden naar de Kanaalweg. De simulaties tonen aan dat de bij de aanleg het nieuwe kruispunt de afwikkeling van en naar de Plantijnstraat in voldoende mate is gewaarborgd en er dus geen sprake is van een 'ernstige overbelasting'</p> <p>Overigens blijft de ontsluiting van het kantoorgebouw in eerste instantie plaatsvinden via het huidige kruispunt van de Plantijnstraat met de Kanaalweg. Op de lange termijn is er de ambitie om conform het verkeersonderzoek de Plantijnstraat aan te sluiten op de Centrale-As en het nieuwe kruispunt met de Kanaalweg. Vooralsnog lijkt dat alleen te kunnen als de eigenaar van het kantoorgebouw hieraan mee wil werken. Uit gesprekken is gebleken dat men dit nog niet wenst, daarom maakt dit geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Voorlopig blijft de huidige oprit van de Plantijnstraat dus gehandhaafd. De Plantijnstraat zal als gevolg van de ontwikkelingen in de Lammenschansdriehoek en de plannen om de ventweg van de Lammenschansweg te herinrichten naar een hoogwaardig fietspad op termijn transformeren van één naar tweerichtingsverkeer. Er kunnen dan namelijk geen auto's meer via de</p>	Geen.

		Lammenschansweg de Plantijnstraat inrijden. De Plantijnstraat zal daarmee ook geen doorgaand (sluip) verkeer meer kennen. Omdat er dan alleen nog bestemmingsverkeer komt is de verwachting dat de Plantijnstraat als gevolg van dit bestemmingsplan juist een stuk rustiger wordt.	
	<b>Samenvatting zienswijze</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Gevolgen voor besluit</b>
2	<b>Indiener 2</b>		
A	Indiener maakt bezwaar tegen de hoogte van het te bouwen complex Hof36 aan de Lammenschansweg. Door de bouw zal er in de periode 20 oktober t/m 20 maart vanaf 16:30 uur geen zon zijn in de voortuin van de woning aan de Kanaalweg.	Deze constatering is juist. Voor de beoordeling van schaduweffecten bij ontwikkelingen hanteert de gemeente Leiden de Haagse norm (zie bijlage 1). Maatgevend criterium van de Haagse norm is een minimale potentiële bezonningsduur van twee uur op 19 februari en 21 oktober. Daarvoor mag de potentiële bezonningsduur van voor- en achterzijde bij elkaar worden gerekend. Tot ongeveer 16.30 uur heeft de voortuin in genoemde periode volop (potentiële) bezonning (zie bijlage 2). Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de norm.	Geen.
B	Indiener heeft zorgen dat tussen de reeds gebouwde campus, Hof36 en het nog nieuw te bouwen woonblok op het terrein van aannemersbedrijf Schouls een windtunnel gaat ontstaan. Of dat de wind op een andere manier versterkt wordt door de plaatsing/vorm van de gebouwen.	Voor de nieuwbouw van de locatie Schouls is een windonderzoek gedaan (zie bijlage 3). Daaruit zijn de volgende conclusies getrokken: -In een fors gebied aan de westzijde van het plan is sprake van een matig windklimaat voor 'doorlopen'. -Langs het oostelijke deel van de zuidgevel is het windklimaat lokaal matig voor 'slechteren'. Ook hier is optimaliseren van het windklimaat aan te bevelen als hier hoofdrees geplaatst worden. -Door de windtechnisch gezien goede opbouw van het plan is het windklimaat rond het hoogbouwdeel goed. -Op basis van de berekeningen is er in het gebied rond de geplande nieuwbouw geen overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.	Geen.
C	Indiener maakt bezwaar tegen de ontsluiting voor 205 auto's. Deze zouden via een nieuw te maken weg op de Kanaalweg moeten uitkomen. Er komen dan nog meer verkeersdeelnemers op deze weg. Dit bevordert niet de doorstroming voor de hulpdiensten en het overige verkeer. Tevens meer gevaarlijke situaties voor het verkeer op het fietspad door meer in-/uitvoegend verkeer en meer drukte op de Kanaalweg.	Wachtrijen op de Kanaalweg zijn het gevolg van de verkeerssituatie op het Lammenschansplein. De betreffende problematiek wordt grootschalig aangepakt als onderdeel van de Rijnlandroute (deel Europaweg) door de Provincie Zuid-Holland. Voor de ontsluiting van het kruispunt Centrale-as/Kanaalweg is een verkeersonderzoek voor het prognose jaar 2030 uitgevoerd, waarin ook rekening is gehouden met de ontwikkeling van de Rijnlandroute en de andere geplande ontwikkelingen in het gebied. Uit simulaties blijkt dat ook met de aanleg van het nieuwe kruispunt de verkeersafwikkeling op de Kanaalweg in voldoende mate is gewaarborgd en er dus geen sprake is van een 'belemmering van de doorstroming'. Het rapport dat verslag doet van het onderzoek is onderdeel van de bijlagen bij het bestemmingsplan. Naar mening van de gemeente levert dit onderzoek de benodigde informatie om het bestemmingsplan goed te kunnen onderbouwen wat betreft verkeersaspecten. Het ontwerp van het nieuwe voorrangskruispunt is gemaakt conform de geldende handboeken voor wegontwerp, zodat er een veilige situatie wordt verwacht. Zo wordt het fietspad ter hoogte van het kruispunt met de Kanaalweg uitgebogen zodat er veilig een personenauto kan opstellen tussen fietspad en rijbaan. Daarnaast wordt voor het linksafslaande verkeer vanaf het Lammenschansplein een aparte opstelrook gerealiseerd, waardoor het doorgaande verkeer op de Kanaalweg geen hinder van afslaand verkeer ondervindt.	Geen.

D	Door de bouw van Hof36 (en het nog te bouwencomplex op het terrein van Schouls) gaat de waarde van de woning aan de Kanaalweg aanzienlijk naar beneden. Dit vanwege het inbouwen tussen hoge gebouwen dat effect heeft op de (verminderde) zon, wind, inkijk, verminderde privacy, ed.,	Bij de opzet van het plan is getracht planschade te voorkomen en is naar ons oordeel sprake van een ruimtelijk situatie die niet hoeft te leiden tot aantasting van het woongenot. Voor zover indiener van mening is dat sprake is van planschade dan bestaat de mogelijkheid om via een afzonderlijke procedure (artikel 6.1 Wro), een verzoek tot planschade in te dienen op basis van het vastgestelde bestemmingsplan. Uit de daarbij behorende procedure zal moeten blijken of er daadwerkelijk sprake is van planschade en in welke mate deze al dan niet wordt vergoed.	Geen
	<b>Samenvatting zienswijze</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Gevolgen voor besluit</b>
3	<b>Indiener 3</b>		
A	De Lammerschansdriehoek wordt volgebouwd zonder dat er rekening wordt gehouden met de huidige bewoners. Indiener verwacht een grote achteruitgang van de leefomgeving, ons woongenot en een waardedaling van zijn woning.	De voorgenomen ontwikkeling is onder meer gebaseerd op de 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, geactualiseerd mei 2019' (vastgesteld 13 mei 2019). De toekomstige openbare ruimte, bouwmogelijkheden en toegestane functies zijn daarin zo helder en gelijktijdig zo ruim mogelijk gedefinieerd, om herontwikkeling en transformatie zo aantrekkelijk en haalbaar mogelijk te maken. Daarbij is de omgeving nauwkeurig geanalyseerd en zijn situering en volumes van de nieuwe bebouwing zorgvuldig bepaald. Daarmee wordt een nieuwe woonomgeving gecreëerd, voor inwoners van de stad voor wie die woonruimte noodzaak is, en met de huidige bewoners.  Voor zover indiener van mening is dat sprake is van planschade dan bestaat de mogelijkheid om via een afzonderlijke procedure (artikel 6.1 Wro), een verzoek tot planschade in te dienen op basis van het vastgestelde bestemmingsplan. Uit de daarbij behorende procedure zal moeten blijken of er daadwerkelijk sprake is van planschade en in welke mate deze al dan niet wordt vergoed.	Geen.
B	De geplande hoogbouw voor Hof 36 is te hoog. Het verpest het uitzicht en werpt een schaduw over onze tuinen.	Met de voorgenomen ontwikkeling zal het uitzicht inderdaad veranderen. Dat is het gevolg van het beoogd programma in de Lammerschansdriehoek. Voor de beoordeling van schaduweffecten bij ontwikkelingen hanteert de gemeente Leiden de Haagse norm (zie bijlage 1). Maatgevend criterium van de Haagse norm is een minimale potentiële bezonningsduur van twee uur op 19 februari en 21 oktober. Daarvoor mag de potentiële bezonningsduur van voor- en achterzijde bij elkaar worden gerekend. Tot ongeveer 16.30 uur heeft de voortuin in genoemde periode volop (potentiële) bezonning (zie bijlage 2). Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de norm.	Geen.
C	Er is onvoldoende rekening gehouden met de toenemende verkeersdruk. In dit deel van Leiden staat het verkeer al een groot deel van de dag vast.	Wachtrijen op de Kanaalweg zijn het gevolg van de verkeerssituatie op het Lammenschansplein. De betreffende problematiek wordt grootschalig aangepakt als onderdeel van de Rijnlandroute (deel Europaweg) door de Provincie Zuid-Holland. Voor de ontsluiting van het kruispunt Centrale-as/Kanaalweg is een verkeersonderzoek voor het prognose jaar 2030 uitgevoerd, waarin ook rekening is gehouden met de ontwikkeling van de Rijnlandroute en de andere geplande ontwikkelingen in het gebied. Uit simulaties blijkt dat ook met de aanleg van het nieuwe kruispunt de verkeersafwikkeling op de Kanaalweg in voldoende mate is gewaarborgd en er dus geen sprake is van een 'belemmering van de doorstroming'. Het rapport dat verslag doet van het onderzoek is onderdeel van de bijlagen bij het bestemmingsplan. Naar mening van de gemeente levert dit onderzoek de benodigde informatie om het bestemmingsplan goed te kunnen onderbouwen wat betreft verkeersaspecten.	Geen.



D	<p>Het plan voorziet niet in voldoende parkeergelegenheid voor de nieuwe bewoners. Waar kan men gaan parkeren?</p>	<p>De parkeerberekening en de parkeerbalans is opgesteld conform de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 en klopt op basis van de door de ontwikkelaar opgegeven te realiseren functies. Voor het parkeerprogramma zal wel gebruik moeten worden gemaakt van de geboden afwijkingmogelijkheid in het beleid. Hiervoor wordt een Aanwijzingsbesluit voor het uitbreiden en invoeren van betaald parkeren, onder andere aan de oostzijde van de Lammenschansbrug vastgesteld. Daarmee wordt bepaald dat er binnen 500 meter kortste loopafstand van het project geen gratis openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. Verder moet de provincie de gratis openbare parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het Lammenschansplein uit de openbaarheid halen of niet meer gratis toegankelijk maken. Hiervoor vindt overleg plaats tussen de gemeente en de provincie. Indien aan alle voorwaarden wordt voldaan, kan afgeweken worden voor het bewonersdeel van de parkeereis conform artikel 11 lid 1 c van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 en wordt op dat moment dus voldaan aan het door het College vastgesteld beleid. Dit is van toepassing bij de vergunningverlening.</p> <p>Toekomstige bewoners en gebruikers van de commerciële ruimte van HOF36 kunnen straks gebruikmaken van de garage die wordt gerealiseerd in het project HOF36. Geen van de toekomstige bewoners komt in aanmerking voor gemeentelijke parkeervergunningen. Het gebied zelf kent al parkeerrestrictie. Idee achter dit vastgestelde beleid is dat in gebieden als de Lammenschansdriehoek veel mensen komen te wonen die bewust geen auto meer bezitten. Dit wordt ook gestimuleerd door een service voor deelauto's die wordt aangeboden in HOF36. Er is dus sprake van voldoende parkeergelegenheid in het pand zelf ten opzichte van de vraag.</p>	Geen.
E	<p>Het plan voorziet niet in voldoende waarborgen voor groen in de wijk.</p>	<p>Met de ontwikkeling worden duurzaamheids- en gezondheidsaspecten meegenomen in de verplichtingen voor de ontwikkelaar/bouwer. Zo heeft de ontwikkelaar flink geïnvesteerd in een groene binnentuin die tevens kan fungeren als alternatieve waterbuffer. Daarnaast realiseert de gemeente de nieuwe openbare ruimte tussen de gebouwen, bij voorkeur met zo veel mogelijk groen en water. Die openbare ruimte wordt momenteel op basis van de plannen voor de gebouwen verder uitgewerkt. Zodra de kaders voor het ontwerp duidelijk zijn zal onder meer over de invulling van het groen geparticipeerd worden met de betrokkenen en omwonenden.</p>	Geen.
F	<p>Indiener heeft het gevoel dat zijn woning wordt ingebouwd. Indiener heeft geen bezwaar tegen normale huizenbouw, maar dit is buiten menselijke maat. Indiener verwacht een grote achteruitgang van de leefomgeving, zijn woongenot en een waardedaling van zijn woning.</p>	<p>De voorgenomen ontwikkeling is onder meer gebaseerd op de 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, geactualiseerd mei 2019' (vastgesteld 13 mei 2019). De toekomstige openbare ruimte, bouwmogelijkheden en toegestane functies zijn daarin zo helder en zo gelijktijdig ruim mogelijk gedefinieerd, om herontwikkeling en transformatie zo aantrekkelijk en haalbaar mogelijk te maken. Daarbij is de omgeving nauwkeurig geanalyseerd en zijn situering en volumes van de nieuwe bebouwing zorgvuldig bepaald. Daarmee wordt een nieuwe woonomgeving gecreëerd, voor inwoners van de stad voor wie die woonruimte noodzaak is, en met de huidige bewoners.</p> <p>Voor zover indiener van mening is dat sprake is van planschade dan bestaat de mogelijkheid om via een afzonderlijke procedure (artikel 6.1 Wro), een verzoek tot planschade in te dienen op basis van het vastgestelde bestemmingsplan. Uit de daarbij behorende procedure zal moeten blijken of er daadwerkelijk sprake is van planschade en in welke mate deze al dan niet wordt vergoed.</p>	Geen.

G	<p>Indiener maakt bezwaar tegen de traditionele manier van heien vanwege de herrie en de grote kans op beschadigingen van de panden langs de Kanaalweg. Gegarandeerd dient te worden dat dit niet gaat gebeuren.</p>	<p>Er is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting door het heierwerk. Het omgevingsgeluid is gereduceerd tot grenswaarden die acceptabel zijn voor de omliggende woningen en deze voldoen dus aan de gestelde normen.</p> <p>Om het heien zo geluidsarm mogelijk te laten verlopen wordt er gewerkt met speciaal ontwikkelde geluidswerende mantels en geluidsschermen en daarnaast met geluid reducerende heimutsen. Dit alles zorgt voor een afname in trillingen en geluidsoverlast. Het heierwerk wordt uitgevoerd met prefab betonpalen.</p> <p>Mogelijke schade aan belending is mede afhankelijk van de afstand van het heierwerk tot het gebouw, hoe verder het gebouw van de heistelling staat hoe minder kans op schade. Zeer indicatief kan aangehouden worden dat op een afstand van minder dan 15 meter van de heistelling rekening gehouden moet worden met een kans op schade ten gevolge van het heien. Dat betekent niet dat op grotere afstanden geen schade of hinder kan optreden. Overeenkomstig de eisen van de verzekeringsmaatschappij zal de aannemer voor start heierwerk een expertise rapport op laten stellen om een nulmeting te hebben, zodat mogelijke schade ten gevolge van het heierwerk vastgesteld kan worden.</p>	Geen.
	<b>Samenvatting zienswijze</b>	<b>Reactie gemeente</b>	<b>Gevolgen voor besluit</b>
4	<b>Indiener 4</b>		
A	<p>Indiener van mening dat de hoogte van het bouwwerk zorgt voor te weinig zonuren in haar tuin en woning. En daarmee teveel schaduw hinder. Indiener zou graag zien dat het minimum aantal zonuren op basis van de strenge TNO-norm geborgd wordt.</p>	<p>Voor de beoordeling van schaduw effecten bij ontwikkelingen hanteert de gemeente Leiden de Haagse norm (zie bijlage 1). Maatgevend criterium van de Haagse norm is een minimale potentiële bezonningsduur van twee uur op 19 februari en 21 oktober. Daarvoor mag de potentiële bezonningsduur van voor- en achterzijde bij elkaar worden gerekend.</p> <p>Tot ongeveer 16.30 uur heeft de voortuin in genoemde periode volop (potentiële) bezonning (zie bijlage 2). Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de norm.</p>	Geen.
B	<p>In het ontwerp en onderliggend akoestisch onderzoek is te weinig aandacht voor cumulatie van geluid. Het plan zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen en dus tot geluidsoverlast. Reeds bestaande en toekomstige geluidsbronnen, zoals wegverkeer, airco's, warmte-installaties etc., zijn tevens onvoldoende meegewogen.</p> <p>Indiener vraagt om een voorwaardelijke verplichting in de planregels hiervoor op te nemen.</p>	<p>Het voorgenomen bouwplan heeft inderdaad een toename van verkeer tot gevolg. Een groot deel daarvan wordt afgewikkeld via de Centrale-As. Een beperkt deel vanaf de Kanaalweg, waarvan het overgrote deel vanaf het Lammenschansplein. Verkeer dat de woning aan de Kanaalweg passeert is beperkt en derhalve ook de geluidsoverlast.</p> <p>Geluiden van het voorgenomen bouwplan zelf, door bewoners/gebruikers en als gevolg van installaties is eveneens beperkt. Dit gezien de afstand tot belenende bewoning en dat installaties daartoe voldoende zijn afgeschermd, dan wel 'ingepakt'. Bij de vergunningverlening worden warmtepompen en airco-installaties in het kader van het Bouwbesluit specifiek getoetst. Wij zien dan ook geen noodzaak hiervoor specifiek een voorwaardelijke verplichting op te nemen.</p>	Geen.
C	<p>Er is op de locatie nu al onvoldoende parkeerruimte. Met de komst van het appartementencomplex wordt deze overlast nog groter.</p> <p>Daarnaast klopt de berekening van het aantal parkeerplaatsen niet. Voor een goede ruimtelijke ordening is onderzoek naar de parkeerbehoefte noodzakelijk. Wij vragen u met een voorwaardelijke</p>	<p>In de planregels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te voldoen aan de parkeernormen conform de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 (artikel 14 van de regels van het bestemmingsplan Lammenschansweg-HOF36). Daarbij is overigens ook de afweging gemaakt om maximaal 4 parkeerplekken ten behoeve van het bouwplan af te wentelen in de openbare ruimte.</p>	Geen.

	<p>verplichting in de planregels vast te leggen dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein komen.</p>	<p>De parkeerberekening en de parkeerbalans is opgesteld conform de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 en klopt op basis van de door de ontwikkelaar opgegeven te realiseren functies (paragraaf 4.9 van de toelichting van het bestemmingsplan Lammenschansweg-HOF36). Voor het parkeerprogramma zal wel gebruik moeten worden gemaakt van de geboden afwijkingmogelijkheid in het beleid. Hiervoor wordt een Aanwijzingsbesluit voor het uitbreiden en invoeren van betaald parkeren, onder andere aan de oostzijde van de Lammenschansbrug vastgesteld (ter inzage tot 16 juli 2021). Daarmee wordt bepaald dat er binnen 500 meter kortste loopafstand van het project geen gratis openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn. Verder moet de provincie de gratis openbare parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het Lammenschansplein uit de openbaarheid halen of niet meer gratis toegankelijk maken. Hiervoor vindt overleg plaats tussen de gemeente en de provincie. Indien aan alle voorwaarden wordt voldaan, kan afgeweken worden voor het bewonersdeel van de parkeereis conform artikel 11 lid 1 c van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 en wordt op dat moment dus voldaan aan het door het College vastgesteld beleid. Dit is van toepassing bij de vergunningverlening.</p>	
D	<p>Indiener vreest dat de toename van het aantal verkeersbewegingen leidt tot een chaotische verkeerssituatie en kerende voertuigen in de doorlopende straat van indiener. Dit zou de nu rustige woonsituatie in kwaliteit achteruit doen gaan en veiligheidsproblemen kunnen opleveren. Het bestemmingsplan voorziet onvoldoende in mogelijkheden voor een goede ontsluiting. Het verkeersonderzoek is niet volledig</p>	<p>Voor de bereikbaarheid van de parkeergarage en de entree van het gebouw wordt een ventweg aangelegd die doodloopt ter hoogte van de 5 grondgebonden woningen langs de Kanaalweg. Het merendeel van het gemotoriseerd verkeer (zowel bewoners als bezoekers) maakt gebruik van de parkeergarage en daar zullen de grondgebonden woningen nauwelijks hinder van ondervinden. Alleen het gemotoriseerd verkeer dat de entree van het gebouw als bestemming heeft (bijvoorbeeld pakketdiensten), zal op het uiteinde gaan keren omdat de ventweg vooralsnog doodloopt. Op de lange termijn is conform de 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, geactualiseerd mei 2019' (vastgesteld 13 mei 2019) de ambitie om de nieuwe ventweg langs de Kanaalweg te verbinden met de Lambdakade en is er geen sprake meer van een doodlopende straat.</p>	Geen.
E	<p>De inijk maakt een enorme inbreuk op de privacy van de bewoner. Om inijk te voorkomen is een afschermdende groenstrook met veel groenblijvende heesters van voldoende hoogte nodig. Deze groenstrook zou geborgd moeten worden middels een voorwaardelijke verplichting.</p>	<p>De 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, geactualiseerd mei 2019' (vastgesteld 13 mei 2019) voorziet in de toename van woningen, waaraan grote behoefte is. De ruimte in de stad is beperkt en de Lammenschansdriehoek is door de ligging bij uitstek geschikt voor een stedelijk woonprogramma. Dat betekent een relatief hoge dichtheid van bebouwing, met vooral appartementen. In aanscherpende maatregelen is niet voorzien. De inijk vanaf HOF36 zal niet substantieel groter zal zijn dan nu al vanaf het huidige gebouw aan de Lambdakade het geval is.</p>	Geen.
F	<p>Indiener heeft nu een ruim uitzicht en na uitvoering van het plan direct zicht op een woontoren.</p>	<p>Met de voorgenomen ontwikkeling zal het uitzicht inderdaad veranderen. Dat is het gevolg van het beoogd programma in de Lammenschansdriehoek. De 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, geactualiseerd mei 2019' (vastgesteld 13 mei 2019) voorziet in de toename van woningen, waaraan grote behoefte is. De ruimte in de stad is beperkt en de Lammenschansdriehoek is door de ligging bij uitstek geschikt voor een stedelijk woonprogramma. Dat betekent een relatief hoge dichtheid van bebouwing, met vooral appartementen. In aanscherpende maatregelen is niet voorzien.</p> <p>Voor het bestemmingsplan Lammenschansweg-HOF36 is een zogenaamd 'Hoogbouwtoets' uitgevoerd (zie bijlage 13 van de toelichting). Hierin wordt met behulp van zichtlijnen onderzocht of er ook sprake is van enige vorm van visuele hinder, met name voor de beschermde stadsdelen. Dit is alleen gedaan voor de bouwdelen hoger dan 25 meter, conform de eis van de hoogbouwtoets. Deze bouwdelen grenzen</p>	Geen.

		niet aan het betreffende perceel van indiener.	
G	Er is te weinig aandacht voor groen in de wijk. Het complex leidt tot meer verstening, hetgeen haaks staat op duurzaamheidsdoelstellingen en het streven naar een gezonde leefomgeving.	Met deze ontwikkeling worden duurzaamheids- en gezondheidsaspecten meegenomen in de verplichtingen voor de ontwikkelaar/bouwer. Voor deelgebied Lammenschansstrip geldt dat de huidige bedrijfskavels worden vervangen door woongebouwen met commerciële ruimtes in de plint. Waar de bedrijfsgebouwen nu rug aan rug staan zonder groen, komt er tussen de appartementencomplexen straks een openbare ruimte die de gemeente het liefst inricht met zo veel mogelijk groen en water. Er komen dus meer stenen bij, maar door deze stenen te stapelen ontstaat er juist meer ruimte voor een gezonde leefomgeving.	Geen.
H	Het plan moet door een voorwaardelijke verplichting regelen dat er geen of zo min mogelijk lichthinder is.	De lichtuitstraling vanuit gebouwen is het gevolg van gedrag, in dit geval van bewoners. Planaanpassingen op dit punt zijn niet afdwingbaar in een bestemmingsplan, evenals gedragsverandering.	Geen.
I	De gemeente hoort andere mogelijke locaties te onderzoeken. Dit maakt nu geen onderdeel uitmaakt van de onderzoeken. Indiener vraagt om andere mogelijke locaties te zoeken, waar geen of minder planschade is.	De gemeente onderzoekt wel degelijk andere locaties om de gewenste woningbouw te kunnen realiseren. Daarbij wordt per locatie bezien welke ontwikkeling kan bijdragen aan het beoogde woningbouwprogramma. Dat is op de ene locatie anders dan op de andere. Locaties zijn dan ook niet uitwisselbaar.  De voorgenomen ontwikkeling is onder meer gebaseerd op de 'Ontwikkelstrategie Lammenschansdriehoek, geactualiseerd mei 2019' (vastgesteld 13 mei 2019) De toekomstige openbare ruimte, bouwmogelijkheden en toegestane functies zijn daarin zo helder en gelijktijdig zo ruim mogelijk gedefinieerd, om herontwikkeling en transformatie zo aantrekkelijk en haalbaar mogelijk te maken. Daarbij is de omgeving nauwkeurig geanalyseerd en zijn situering en volumes van de nieuwe bebouwing zorgvuldig bepaald. Daarmee wordt een nieuwe woonomgeving gecreëerd, voor inwoners van de stad voor wie die woonruimte noodzaak is.	Geen.
J	Indiener geeft aan dat door aanpassing van het plan planschade kan worden voorkomen.	Voor zover indiener van mening is dat sprake is van planschade dan bestaat de mogelijkheid om via een afzonderlijke procedure (artikel 6.1 Wro), een verzoek tot planschade in te dienen op basis van het vastgestelde bestemmingsplan. Uit de daarbij behorende procedure zal moeten blijken of er daadwerkelijk sprake is van planschade en in welke mate deze al dan niet wordt vergoed.	Geen.

### **3. Ambtelijke wijzigingen**

#### **Compensatie bedrijventerreinen**

In het provinciale beleidskader (paragraaf 3.3.2. van de toelichting van het bestemmingsplan Lammeschansweg-HOF36) is de tekst ten aanzien van bedrijvencompensatie aangescherpt en verduidelijkt.

#### **Geluidplafond**

Gedurende de zienwizentermijn is gebleken dat het huidige geluidplafond (zie artikelen 3.4.2 en 7.3.4 van de planregels van het bestemmingsplan Lammeschansweg-HOF36) nog enige verduidelijking behoeft.

Het doel en de strekking van het geluidplafond is dat de bedrijven ter hoogte van de bedrijfsbestemming met ingang van 23 juli 2023 aan bepaalde geluidswaarden moeten voldoen, teneinde een goed woon- en leefklimaat ter hoogte van de woningen van HOF36 te waarborgen. Met de planregeling in het ontwerpbestemmingsplan, artikelen 3.4.2 en 7.3.4, zou echter discussie kunnen ontstaan over de vraag wie precies (primair) verantwoordelijk is voor de naleving van het geluidplafond. Dit komt omdat het geluidplafond zowel in de bedrijfsbestemming (artikel 3.4.2) als in de woonbestemming (artikel 7.3.4) is opgenomen. Dit leidt tot (mogelijke) onduidelijkheden over het moment waarop de woningen van HOF36 in gebruik mogen worden genomen: in het onverhoopte geval dat de bedrijven niet zouden voldoen aan het geluidplafond, zouden de woningen volgens de huidige formulering niet in gebruik mogen worden genomen. Dit doet afbreuk aan het doel en de strekking van het plafond. Uitsluitend de bedrijven zijn verantwoordelijk voor de naleving van het plafond, dat is ook civielrechtelijk vastgelegd.

Gelet op het bovenstaande, waarbij de strekking van het geluidplafond beter naar voren komt en de borging van het woon- en leefklimaat ter hoogte van de woningen behouden blijft, zijn de betreffende regels hierop aangepast. Met deze nieuwe planregeling is voor eenieder meteen duidelijk wie wanneer verantwoordelijk is voor de naleving van het geluidplafond.

#### 4. Staat van wijzigingen

De ontvangen zienswijzen geven geen aanleiding tot het aanpassen het ontwerpbestemmingsplan Lammenschansweg-HOF36.

Wel zijn er ambtelijke wijzigingen doorgevoerd. De inhoudelijke wijziging in het bestemmingsplan is opgesomd in onderstaand overzicht.

##### Toelichting

1	<p>In paragraaf 3.3.2. is de tekst als volgt aangepast:</p> <p>De locatie van HOF36 heeft een oppervlakte van circa 1,1 hectare, waarvan ca. 0,7 hectare met een bedrijfsbestemming in milieucategorie 3.2 en ca. 0,4 hectare in milieucategorie 3.1. Daarnaast is in dit bestemmingsplan de bedrijfsbestemming in milieucategorie 3.2 op het 0,34 hectare tellende 'Zirkzeekavel' afgewaardeerd tot een bedrijfsbestemming in milieucategorie 2. En ter plaatse van het zogeheten 'Schoulskavel' is over een oppervlakte van 0,45 hectare de bestemming Bedrijven in milieucategorie 3.1 afgewaardeerd tot milieucategorie 2. Bij elkaar opgeteld wordt in het bestemmingsplan Lammenschansweg-HOF36 zodoende over een oppervlak van 1,89 hectare een bedrijfsbestemming met milieucategorie 3.1 of hoger wegbestemd. Voor een deel daarvan komt daar weliswaar een bedrijfsbestemming in milieucategorie 2 voor terug, maar dat neemt niet weg dat er voor deze 1,89 hectare compensatie nodig is op basis van de provinciale Omgevingsverordening Zuid-Holland. Die compensatie zal plaatsvinden in het gebied 'Vlietzone-Midden', door het realiseren van een bedrijventerrein met een oppervlakte van 2,5 hectare, waarbij voor het grootste deel van het terrein milieucategorie 3.2. zal worden toegestaan. De overmaat aan nieuw bedrijvenareaal in Vlietzone-Midden (2,5 hectare minus 1,89 hectare) zal later worden benut voor de compensatie van andere bouwkavels in de Lammenschansstrip, zoals de zogeheten 'Rodenburglocatie'. Voor het realiseren van een bedrijventerrein in Vlietzone-Midden wordt op dit moment een besluit voorbereid voor de start van een project daartoe. Dat besluit zal worden genomen vóórdat het bestemmingsplan Lammenschansweg-HOF36 door de gemeenteraad wordt vastgesteld.</p>
2	<p>In paragraaf 4.7.1 is het woord 'voorwaardelijke verplichting' gewijzigd naar 'specifieke gebruiksregel'.</p>
3	<p>In paragraaf 5.3.2 is in relatie tot de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – aandachtsgebied geluid' het woord 'voorwaardelijke verplichting' gewijzigd naar 'specifieke gebruiksregel'.</p>

##### Regels

1	<p>Artikel 3.4.2 is als volgt gewijzigd:</p> <p><b>3.4.2 Specifieke gebruiksregel geluid</b></p> <p>a. Met ingang van 31 juli 2023, of zoveel later als een of meer woningen ter plaatse van aanduiding 'specifieke vorm van wonen – aandachtsgebied geluid' binnen de bestemming 'Wonen – Hof' in gebruik worden genomen, wordt tot een strijdig gebruik met de bestemming "Bedrijventerrein" gerekend het niet voldoen aan de waarden zoals beschreven onder b. en/of c., voor zover deze waarden worden veroorzaakt door bedrijven ter plaatse van deze bestemming.</p> <p>b. Het maximaal geluidsniveau (<math>L_{Amax}</math>) op de gevel(s) van woningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – aandachtsgebied geluid' binnen de bestemming 'Wonen – Hof' mag:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. in de dagperiode (7.00-19.00 uur) niet meer dan 70 dB(A) bedragen;</li><li>2. in de avondperiode (19.00-23.00 uur) niet meer dan 65 dB(A) bedragen;</li><li>3. in de nachtperiode (23.00-7.00 uur) niet meer dan 60 dB(A) bedragen.</li></ol> <p>c. Het langtijdgemiddeld geluidsniveau (<math>L_{A,r,LT}</math>) op de gevel(s) van woningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – aandachtsgebied geluid' binnen de bestemming 'Wonen – Hof' mag:</p>
---	--

	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. in de dagperiode (7.00-19.00 uur) niet meer dan 50 dB(A) bedragen;</li> <li>2. in de avondperiode (19.00-23.00 uur) niet meer dan 45 dB(A) bedragen;</li> <li>3. in de nachtperiode (23.00-7.00 uur) niet meer dan 40 dB(A) bedragen.</li> </ol>
2	<p>Artikel 7.3.4. is als volgt gewijzigd:</p> <p><b>7.3.4 Specifieke gebruiksregel ingebruikname woningen</b></p> <p>Ter waarborging van een verantwoord woon- en leefklimaat is ingebruikname van gebouwen ten dienste van wonen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - aandachtsgebied geluid' niet toegestaan vóór 31 juli 2023.</p>

# Bijlagen

## Bijlage 1 – Haagse norm

### Haagse Norm:

De gemeente Den Haag heeft zijn eigen norm en is gebaseerd op de lichte-norm van TNO;

- Toetsingsdatum 19 februari en 21 oktober.
- Minimale zonshoogte 10°.
- Minimale potentiële bezonningsduur van 2 uur per dag.

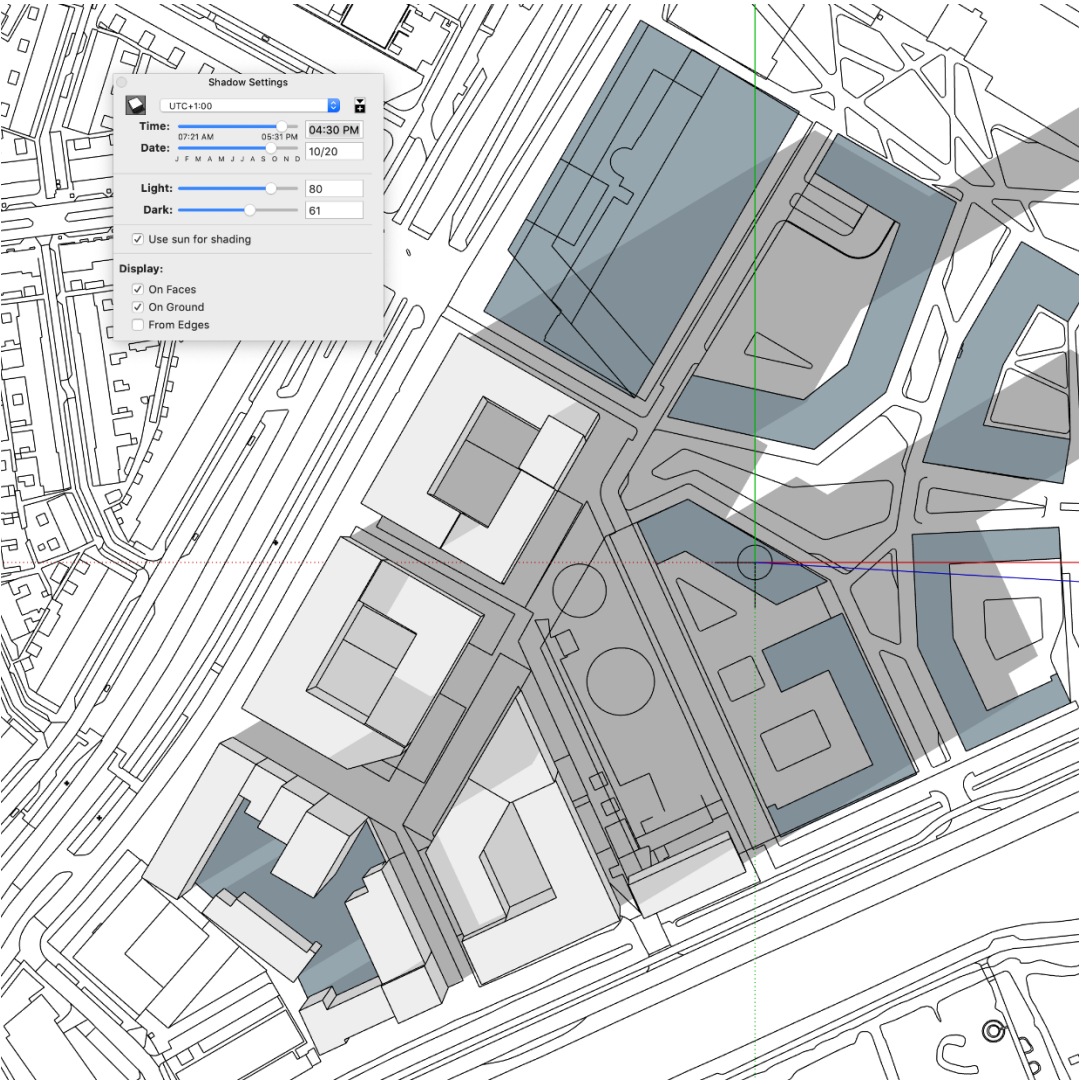
Hierbij gelden de volgende aanvullingen:

- Meetpunt op 0,75 meter hoogte in het midden van de gevel van de onderste woonlaag.
- Bezonningsduur ter plaatse van voor- en achtergevel bij elkaar optellen.
- Geen verdere verslechtering in situaties met minder dan 2 mogelijke zon-uren.
- Bij dakopbouwen: maximale afname bezonningsduur 50% (excessenregeling).
- Weergave bezonningsduur en bijbehorende afname in tabelvorm.
- De norm is van toepassing bij de onderste woonlaag van bestaande woningen; de gevels van nieuwbouw behoeven niet onderzocht te worden.
- Voorts is de norm van toepassing op openbare en semi-openbare ruimten met een recreatieve functie alsmede bij buitenruimten bij scholen en kindercentra. Er is hier in de berekening van de bezonningsduur sprake van voldoende bezonning indien meer dan 50% van de oppervlakte in de zon ligt.

Deze Haagse norm is van toepassing voor bouwwerken vanaf 25 meter hoog of indien de nieuwbouw ten minste 1,5 maal hoger is dan de gemiddelde hoogte van de omgeving.



**Bijlage 2 – Potentiële bezonning**



### Bijlage 3 – Windonderzoek Schouls

f3.2 Het te verwachten windklimaat in de geplande bebouwingssituatie, beoordeeld volgens de NEN 8100

