



Leiden

Bestemmingsplan Lammenschans-Ananasweg



Zienswijzennota

Zienswijzennota bestemmingsplan Lammenschans - Ananasweg	
Procedure	Artikel 3.1 Wro
Procedureonderdeel	Beantwoording zienswijzen
Datum	25 oktober 2018

1. Inleiding

Op 27 maart 2018 heeft het College van Burgemeester en Wethouders het ontwerp bestemmingsplan Lammenschans-Ananasweg 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 vijf 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 Leidse regio kent een omvangrijke woningbouwopgave, veroorzaakt door enerzijds een grote trek naar de stad vanuit meer perifere gebieden en anderzijds een structurele trend van kleiner wordende huishoudens. De hieruit ontstane druk op de Leidse woningmarkt heeft de afgelopen twee jaar (sinds het tweede kwartaal van 2016) al een ongekennde gemiddelde koopprijsstijging van 34,5% tot gevolg gehad. De gemeente ziet het bouwen van veel nieuwe woningen als enige mogelijkheid vraag en aanbod in balans te brengen, de Leidse woningmarkt toegankelijk te houden voor middeninkomens en maatschappelijke segregatie te voorkomen.

De Lammenschansdriehoek, gelegen tussen het Rijn en Schiekanaal, de Trekvliet en de spoorlijn Leiden-Utrecht, vormt één van de gebieden waar de gemeente deze woningbouwopgave wil faciliteren. Het gebied is daarvoor om meerdere redenen zeer geschikt. Ten eerste omdat de nabijheid tot de stedelijke voorzieningen in de Leidse binnenstad, de nabijheid tot de buurtgerichte voorzieningen voor dagelijkse boodschappen, daghoreca en persoonlijke dienstverlening van de Luifelbaan, het Bètaplein en de Herenstraat, én de nabijheid van NS-station en R-Net bushalte Lammenschans zeer waardevol zijn voor huishoudens die een stedelijke woonomgeving zoeken. De Leidse woningbouwopgave spitst zich immers voor het grootste deel toe op dergelijke stedelijke woonmilieus. Daarnaast zijn in de Lammenschansdriehoek momenteel veel verouderde bedrijfspanden met een matig toekomstperspectief aanwezig. De herontwikkeling van deze bedrijfshallen biedt een mogelijkheid tot zowel maatschappelijke als financiële waardecreatie, en een uitgelezen kans de uitstraling van het gebied sterk te verbeteren.

Deze woningbouwkanen in Lammenschans hebben onder andere betrekking op een complex van voormalige opstelloosden tussen de Ananasweg en Lammenschansweg. Eigenaar De Raad Vastgoed wil het bedrijfsverzamelcomplex graag slopen en hier – passend binnen de gemeentelijke, stedenbouwkundige randvoorwaarden – een nieuw wooncomplex voor in de plaats bouwen met ca. 375 appartementen en een tweetal commerciële ruimtes in de plint.

De ontwikkeling past weliswaar in het beleid van de gemeente Leiden om (een deel van) Lammenschans te herontwikkelen tot een gemengd, stedelijk woon- en werkgebied, maar het bouwplan is niet passend in het vigerende bestemmingsplan Lammenschansdriehoek. Om die reden is eind 2016 een nieuw

voorontwerp bestemmingsplan opgesteld en van 4 november 2016 tot en met 15 december 2016 voor inspraak ter inzage gelegd. Dit leverde negen inspraakreacties op.

Naar aanleiding van die inspraakreacties is het bouwplan aangepast, door het nieuwbouwcomplex aan de zijde van het spoor deels met een bouwlaag te verlagen, zodat de nieuwbouw minder goed zichtbaar zal zijn vanuit de Tuinstadwijk en minder schaduw veroorzaakt in de late herfst- en wintermaanden. Daarnaast is uitgebreid onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de nieuwbouw beter te ontsluiten. Uit dat onderzoek kwam een duidelijke voorkeursoplossing, die ziet op de aanleg van een verkeersplein ter hoogte van de nieuwbouw in combinatie met reconstructies van zowel het kruispunt Lammenschansweg-Tomatenstraat als het kruispunt Lammenschansweg-De Sitterlaan tot geregelde kruispunten.

Met deze aanpassingen heeft het ontwerp bestemmingsplan van 25 mei 2018 tot en met 5 juli 2018 ter inzage gelegen voor het indienen van zienswijzen. Tijdens die zienswijzentermijn zijn vijf zienswijzen ontvangen.

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 de 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 en openbaar raadpleegbare versie van de zienswijzennota geanonimiseerd.

4.2 Behandeling van inspraakreacties

	Samenvatting ontvangen inspraakreactie	Reactie van de gemeente	Gevolgen voor het bestemmingsplan
A	Thema: Verdwijnen van dansschool Dos Bailadores		
A1 <i>Ingediend door 1</i>	Als hart- en nierpatiënt is de ligging van dansschool Dos Bailadores op loopafstand van mijn woning noodzakelijk om zelfstandig naar de school te kunnen gaan. Het volgen van danslessen is uit sociaal oogpunt erg belangrijk voor mij. Als de dansschool al moet verdwijnen van de huidige locatie, dan zou vestiging van de dansschool in de buurt van de Veilingkade ideaal zijn.	De gemeente is het absoluut eens met het standpunt dat dansschool Dos Bailadores voor haar vele klanten een belangrijke ontmoetingsplek vormt, en een waardevol onderdeel van het Leidse uitgaanslandschap is. Het belang van de bouw van ca. 375 broodnodige appartementen overstijgt echter het belang van behoud van Dos Bailadores op haar huidige plek. Alhoewel het vinden van nieuwe huisvesting na de opzegging van een huurcontract primair de verantwoordelijkheid is van de huurder zelf, helpt de gemeente Dos Bailadores en de andere huurders van het bestaande bedrijfsverzamelcomplex waar mogelijk met het vinden van nieuwe huisvesting. Dos Bailadores voert momenteel hoopvolle gesprekken over het betrekken van een pand in de buurt van haar huidige locatie. De gemeente heeft er vertrouwen in dat het Dos Bailadores zal lukken haar danslessen in de omgeving voort te zetten.	Geen
B	Thema: Bouwmassa, hoogte en ruimtelijke inpassing		
B1 <i>Ingediend door 1</i>	De hoogte van de nieuwbouw heeft een grote negatieve impact op het uitzicht vanuit mijn flat aan de Veilingkade.	De keuze om in het plangebied een relatief groot wooncomplex toe te staan komt primair voort uit de noodzaak om veel nieuwe woningen te realiseren in Leiden, en vooral in stedelijke woonmilieus: in de nabijheid van de historische binnenstad, OV-voorzieningen en buurtgebonden winkels en horeca. In Leiden is sprake van een ernstig overhitte woningmarkt. De stad mocht zich de afgelopen jaren zelfs één van Nederlands snelste stijgers op het gebied van de huizenprijzen noemen: de gemiddelde verkoopprijs van woningen steeg hier in twee jaar tijd met maar liefst 34,5%.	Geen
B2 <i>Ingediend door 3</i>	De grootte en de hoogte van het nieuw te bouwen wooncomplex staat niet in verhouding tot de beschikbare ruimte. De vorm van het gebouw sluit totaal niet aan bij de omgeving. Het complex past dan	Die explosieve prijsstijging, die het voor duizenden Leidse starters onmogelijk maakt om een eerste woning te betrekken of de gewenste volgende stap te	

	ook niet in de Fruitbuurt.	maken, kan in de toekomst alleen voorkomen worden door vraag en aanbod in balans te brengen. Om die balans te bereiken zal Leiden volgens de provinciale woningbehoefteraming tot 2030 ruim 8.000 extra woningen moeten bouwen.	
B3 <i>Ingediend door 2</i>	De nieuwbouw is ondanks de aanpassingen na de inspraaktermijn zodanig hoog dat het complex vanuit vele plekken in de Tuinstadwijk zichtbaar zal zijn, en daardoor het karakteristieke stadsaanzicht in de wijk zal verstoren. Dit terwijl er bij de recente vernieuwing van een deel van de Tuinstadwijk juist aansluiting is gezocht bij de hoogte en uitstraling van de omliggende bebouwing.	Het doel van de gemeente is ondanks die grote druk op de woningmarkt niet om simpelweg een zo groot mogelijk gebouw te laten bouwen, maar een goede balans te vinden tussen enerzijds het beperken van negatieve stedenbouwkundige gevolgen, zoals de zichtbaarheid van de nieuwbouw en inkijsmogelijkheden vanuit de nieuwbouw, en anderzijds het leveren van een significante bijdrage aan de gemeentelijke woningbouwopgave. Die balans is wat het college betreft echter ook niet gevonden door er voor te zorgen dat de nieuwbouw helemaal niet zichtbaar is vanuit de Tuinstadwijk. Met het huidige bouwplan – dat het resultaat is van verschillende wijzigingen de afgelopen jaren – ziet de gemeente de zichtbaarheid van de nieuwbouw nu zodanig beperkt dat van een 'ontsiering van het karakteristieke beeld van de buurt' of van een onacceptabele lichthinder zeker geen sprake is.	
B4 <i>Ingediend door 2</i>	Door de omvang en hoogte van het nieuw te bouwen complex zullen veel woningen aan de Kastanjekade gedurende vele maanden per jaar in de schaduw komen te staan van de nieuwbouw. Niet alleen betekent dit dat de lichtval in deze woningen vanaf september tot maart van het jaar minder wordt (de woningen worden dus van binnen donkerder), ook zal er in die periode op meerdere tijdstippen van de dag geen zonlicht meer zijn in de tuinen van de woningen in de Seringenstraat, Dahliastraat en Lammenschansweg 131-139. Als gevolg van de verlichting van de woningen in het nieuwbouwcomplex zal er 's avonds voor veel woningen zichthinder ontstaan. Bovendien wordt de privacy van de bewoners in de tuinen en woningen aan de Dahliastraat, Lammenschansweg	Met betrekking tot de geuite zorg over een beperking van de privacy ziet de gemeente bovendien dat er vanuit de woningen in de Tuinstadwijk zelf al van een veel kortere afstand op de tuinen van de burens kan worden gekeken. Door de nieuwbouw – die ca. vier keer zo ver van de tuinen in de Dalhiastraat is gelegen dan de woningen aan de Kastanjekade - ontstaat er geen nauwkeuriger beeld van wat er zich in de tuinen afspeelt, dan wat er al door de bestaande burens kan worden gezien. Het project heeft in de late herfst en wintermaanden (van eind september tot begin maart) inderdaad gevolgen voor de bezonningssituatie op de voorgevels van de woningen aan de Kastanjekade, en tussen half november en eind januari ook voor de bezonningssituatie op de achtergevels en tuinen van de woningen in de Dahliastraat en Seringenstraat. Ook hier geldt echter dat deze gevolgen nauwkeurig in beeld zijn gebracht, en dat een verdere verlaging van het bouwblok in de optiek van de gemeente niet in verhouding staat tot het verlies aan woningen dat die verlaging tot gevolg zou hebben. Een verdere verbetering van de bezonningssituatie kan immers alleen bereikt worden door direct een volledige verdieping omlaag te gaan over de volledige vleugel. Dit zou een afname van het bouwprogramma met 13 nieuwe appartementen tot gevolg hebben, tegenover een relatief beperkte verbetering van de bezonningssituatie gedurende een beperkt aantal uren per dag en gedurende een paar maanden per jaar.	

	en Kastanjekade beperkt, want vanuit de nieuw te bouwen woningen ontstaat direct zicht op deze tuinen en in deze woningen.	Het verplaatsen van deze woningen naar de zuidvleugel van het bouwblok, zoals gesuggereerd in zienswijze B5, heeft een veel negatiever effect op de bezonningssituatie voor de nieuwe woningen zelf dan dat het een positief effect heeft op de bezonningssituatie van de woningen aan de Kastanjekade, Dahliastraat en Seringenstraat. Bovendien wordt het blok daarmee weliswaar minder goed zichtbaar vanuit de Tuinstadwijk, maar juist prominenter zichtbaar vanuit de Fruitbuurt, waar getuige zienswijzen B1 en B2 al kritiek is op de zichtbaarheid als gevolg van het bestaande plan. De gemeente acht een verhoging hier daarom niet opportuun.	
B5 <i>Ingediend door 2</i>	<p>Door de plaatsing van een extra woonlaag aan de kant van de Perzikweg /Lammenschansweg en door de bebouwing aan de kant van de Ananasweg verder te verlagen met nog een woonlaag kan aan vele van onze bezwaren vergaand tegemoet worden gekomen.</p> <p>En door het aanhouden van de bestaande rooilijn aan de zijde van het spoor zal nog meer aan deze bezwaren worden tegemoet gekomen. Bovendien blijft er dan in de toekomst ruimte voor een eventuele spoorverbreding van enkel naar dubbelspoor tussen station Lammenschans en het Centraal Station. Daarmee zijn de plannen meer toekomstbestendig.</p>	<p>Een toekomstige spoorverdubbeling tussen station Lammenschans en station Leiden Centraal is door de bestaande positie van het grote, groene onderwijscomplex van het mboRijnland en de bedrijfsverzamelgebouwen Fruitweg 16-30 en Fruitweg 32-60 nu al niet mogelijk. De gekozen rooilijnen voor de nieuwbouw sluiten aan bij de bestaande rooilijnen van die gebouwen, en beperken de ruimte voor spoorverdubbeling zodoende niet verder. Dit los van het gegeven dat zowel de gemeente Leiden alsook ProRail geen plannen of ambities tot spoorverdubbeling hebben.</p>	
C	Thema: Verkeersstructuur Veilingterrein		
C1 <i>Ingediend door 3</i>	<p>We zijn er niet van overtuigd dat de zeer ingrijpende veranderingen op het Veilingterrein voor een acceptabele doorstroom van het verkeer gaan zorgen. De verkeersafwikkeling op het terrein is onlogisch en onveilig, en daarom onbevredigend.</p> <p>Door het aanbrengen van een aantal slagbomen en de constructie van een keerlus ontstaat een</p>	<p>De in deze zienswijze bekritiseerde situatie heeft geen relatie met het project Ananasweg: de 'opknipping' van het Veilingterrein in een gedeelte met een openbaar, gemeentelijk parkeerregime en een gedeelte met een apart parkeerregime is het gevolg van de invoering van betaald parkeren in Cronestein in november van 2016. Die knip zou ook worden doorgevoerd als het bestemmingsplan Lammenschans – Ananasweg niet zou worden vastgesteld en het woningbouwproject niet zou worden gerealiseerd. Voor het functioneren van die geknipte situatie heeft de realisatie van 'De Ananas' ook geen gevolgen.</p> <p>Los van het gegeven dat de bedoelde veranderingen niet uit het project Ananasweg voortkomen, streeft de gemeente naar een logisch en goed functionerende verkeerssituatie op het Veilingterrein. Dat goede functioneren is</p>	Geen

	<p>wegennet met veel onverwachte obstakels. Dit zal voor personen die niet bekend zijn met het terrein voor de nodige verwarring zorgen. Bij calamiteiten zal dit wegnnet dan ook geen veilige toegang bieden voor brandweer.</p> <p>Bovendien doet De Raad weinig aan het onderhoud van de straten en parkeerplekken op het Veilingterrein en de vaak lang liggende scheepswrakken aan de Veilingkade. Het esthetische aspect van het Veilingterrein is totaal in de vergetelheid geraakt. Ook de gemeente is hier debet aan. Het Veilingterrein lijkt niemandsland te zijn.</p>	<p>geborgd in een aantal afspraken die met De Raad Vastgoed zijn gemaakt. Zo wordt het in gebruik nemen van de slagbomen alleen toegestaan wanneer die zodanig zijn geconfigureerd dat alarmverkeer, vuilnisdiensten en alle andere voertuigen altijd binnen een half uur na betreding van het terrein zonder bijzondere handelingen en gratis het Veilingterrein weer kunnen verlaten. Dit wordt gerealiseerd door de slagbomen te voorzien van kentekenherkenning, zodat die automatisch openen wanneer een voertuig wordt herkend dat niet langer dan een half uur eerder het terrein is binnengereden. De slagbomen openen bovendien automatisch wanneer een voertuig het terrein oprijdt. Dat de brandweer straks niet veilig toegang heeft tot het terrein of dat een anderszins onveilige situatie ontstaat is dan ook niet waar.</p> <p>Wel is het zo dat er voor autoverkeer straks geen directe verbinding meer tussen de Morellenweg en Frambozenweg zal bestaan. Automobilisten die van de Morellenweg naar de Lammenschansweg willen rijden zullen via de Citrusweg moeten omrijden. Met inbegrip van de wachttijd voor het automatisch openen van de slagboom daar zal dit leiden tot een extra reistijd van maximaal een halve minuut.</p>	
<p>C2 <i>Ingediend door 3</i></p>	<p>Het is jammer dat van het Veilingterrein één groot blok woonbeton wordt gemaakt, met een onlogisch wegnnet, een slechte bereikbaarheid en met weinig oog voor groen, terwijl er wel aandacht is voor de parkeervoorzieningen van de bestaande bedrijven. Beter was het geweest de bedrijven aan de Frambozenweg onder het Pompoencomplex te laten parkeren, zodat het park ter plaatse van de Ananasweg zijn oorspronkelijke formaat had kunnen houden. Ook is het onbegrijpelijk dat na realisatie van 'De Ananas' de drie gebouwen langs de Veilingkade worden gesloopt om plaats te maken voor grootschalige, volumineuze nieuwbouw.</p>	<p>De gemeente herkent zich niet in de stelling dat er weinig oog voor groen is in het project. Er wordt juist een groen parkje toegevoegd op een plek waar nu een volledig verhard parkeerterrein aanwezig is. Dat dat parkje iets kleiner wordt dan in het voorontwerp bestemmingsplan gepresenteerd doet daar niets aan af: de situatie verbetert aanzienlijk ten opzichte van de bestaande situatie.</p> <p>De herontwikkeling van de drie gebouwen langs de Veilingkade – namelijk gordijnatelier Van der Lelie en de twee witte kantoorvilla's aan de Perzikweg – draagt er bovendien aan bij dat verder kan worden vergroend én dat een eenduidigere wegenstructuur ontstaat met directere verbindingen. Het nieuwe parkje ter plaatse van de Ananasweg zal daarmee namelijk worden vergroot en de Perzikweg kan een directe verbinding krijgen met de Morellenweg. Die doorgetrokken weg zal dan ook een openbaar karakter krijgen met een gemeentelijk parkeerregime, zodat er weer een directe verbinding ontstaat tussen de Morellenweg en Lammenschansweg, zónder slagbomen onderweg.</p> <p>Overigens is het volume van nieuwe gebouwen hier nog niet bepaald. Dat hier 'grootschalige, volumineuze nieuwbouw' zal plaatsvinden is niet gezegd.</p>	<p>Geen</p>

D	Thema: Verkeersafwikkeling en doorstroming op de Lammenschansweg		
<p>D1</p> <p><i>Ingediend door 4</i></p>	<p>De reconstructies van de Lammenschansweg bieden geen zekerheid voor een snelle toegang tot het Veilingterrein. Deze weg is al zwaar belast en wordt door zowel het Ananasproject als door de ontwikkelingen aan de overkant van de Lammenschansweg alleen maar zwaarder belast.</p> <p>De 'korte lus' zal op zich wel de beste oplossing zijn, maar een toename van vier stoplichten op zo'n kort stukje Lammenschansweg is een hele forse maatregel. Het betekent dat het verkeer vanaf het Lammenschansplein tot en met de De Sitterlaan te maken krijgt met in totaal zes stoplichten! Bovendien is het ook nog eens noodzakelijk dat voor deze hele constructie twee druk bereden busbanen moeten vervallen. Dit zal een flinke impact hebben op de reistijd van velen die gebruik moeten maken van het openbaar vervoer. Mogelijk zal ook, vanwege het minder efficiënte openbaar vervoer, het autoverkeer toenemen.</p> <p>Gaan deze plannen werkelijk tot een goede doorstroom van het verkeer leiden? Wij denken van niet. Dat is onacceptabel. En waar blijven, met deze maatregelen, de mooie plannen om van Leiden een autoluwe stad te maken of aanleg van een lightrail?</p>	<p>Tussen het Lammenschansplein en de Lorentzkade zijn momenteel twee in werking zijnde verkeerslichtinstallaties aanwezig, namelijk bij de fiets- en voetgangersoversteek ter hoogte van het Bètaplein en bij de oversteek ter hoogte van de Druivenstraat. Met de voorgestelde reconstructies komen daar twee bij, zodat het totaal aantal verkeerslichtinstallaties tussen het Lammenschansplein (exclusief die op het Lammenschansplein zelf) en de Lorentzkade op vier uitkomt, en niet zes. Die verkeerslichten zijn er dan bij 1) de oversteek ter hoogte van de Druivenstraat, 2) het kruispunt Tomatenstraat-Lammenschansweg, 3) de oversteek voor fietsers en voetgangers bij het Bètaplein, en 4) bij het kruispunt De Sitterlaan-Lammenschansweg. Die twee extra verkeerslichtinstallaties zijn juist nodig vanwege de toename van het verkeer, en bieden wel degelijk de zekerheid dat de doorstroming op de Lammenschansweg van een goede kwaliteit blijft na realisatie van alle bouwontwikkelingen. Dat blijkt uit de uitgevoerde COCON- en VISSIM-onderzoeken, die als bijlage bij het bestemmingsplan zijn gevoegd.</p> <p>De COCON-berekeningen en VISSIM-simulaties wijzen uit dat met de voorkeursvariant 'korte lus 2x2' op beide kruispunten cyclustijden van 79 seconden in de ochtendspits en 76 seconden in de avondspits kunnen worden gehaald, waarbij alle drie de verkeerslichtinstallaties op vrijwel alle momenten in een groene golf zijn afgesteld. De enige uitzondering op die groene golf wordt gevormd door de verkeerslichtinstallatie op het kruispunt De Sitterlaan-Lammenschansweg in de richting van het centrum tijdens de ochtendspits, en is het gevolg van de keuze om overstekende voetgangers tussen de HOV-bushalte en het NS-station in één keer over te kunnen laten steken.</p> <p>Voor autoverkeer is dit een zeer goede oplossing: doorgaand verkeer over de Lammenschansweg van het Lammenschansplein naar de Lorentzkade en vice versa zal vrijwel altijd (met als enige mogelijke uitzondering de ochtendspits naar het centrum) maximaal één maal voor een rood verkeerslicht moeten stoppen, en nooit langer dan 55 seconden.</p> <p>De gemeentelijke beleidsambities gaan uit van cyclustijden van maximaal 90 seconden, wat wil zeggen dat elke rijrichting binnen een tijdsbestek van 90 seconden minimaal één maal groen licht heeft gehad. Omdat in het geval van de Lammenschansweg cyclustijden van 76 en 79 seconden worden gehaald, bestaat de mogelijkheid om HOV-bussen te prioriteren. Dat betekent dat HOV-bussen door middel van een radiosignaal kunnen aangeven dat zij in de buurt van het eerste kruispunt van deze geschakelde installaties zijn, waarop de dynamische,</p>	<p>Geen</p>

		geschakelde regeling de doorgaande rijrichting eerder of langer groen kan geven, zodat bussen niet voor rood hoeven te stoppen. Dit is mogelijk zonder aparte busstrook. De gemeente voorziet dan ook geen significante nadelen voor het HOV.	
D2 <i>Ingediend door 3</i>	<p>Door het benzinestation is er minder zicht en ruimte voor een optimale verkeersafwikkeling van de auto's uit de parkeergarage van 'De Ananas' en van de auto's van een deel van de bewoners van de Tuinstadwijk. Het benzinestation veroorzaakt bovendien een extra verkeersstroom van auto's van en naar de Lammenschansweg. Daarnaast wordt het benzinestation bezocht door veel studenten van het mboRijnland en scholieren van het Da Vinci College. Deze jonge verkeersdeelnemers, kwetsbare voetgangers, zijn niet zo voorspelbaar in hun gedrag en daarmee moeilijk in een computermodel te plaatsen.</p> <p>Het zou optimaal zijn als het benzinestation elders een bestemming krijgt. De voorgenomen grootschalige ontwikkeling is een kans om de infrastructuur toekomstbestendig te maken. Het kan niet anders dan dat er elders aan de rand van de stad een betere plek voor dit benzinestation is dan in onze wijk, waar de komende jaren alleen maar meer mensen en verkeer bij komen. De verplaatsing van het benzinestation is beter voor de verkeersveiligheid en voor de</p>	<p>Alhoewel niet kan worden ontkend dat het verdwijnen van het tankstation meer rust zou geven in het straatbeeld en bovendien kansen biedt tot vergroening, is de amovatie van het tankstation niet noodzakelijk om een voldoende overzichtelijke verkeerssituatie te waarborgen. Zowel het verkeer uit de Perzikweg (bijvoorbeeld afkomstig uit de nieuwe parkeergarage van De Ananas), het verkeer over de ventweg vanuit de Tuinstadwijk én het verkeer dat vanaf de Lammenschansweg de ventweg op wil rijden, heeft bij de betreffende kruispunten met de ventweg volledig zicht op het verkeer uit alle andere rijrichtingen. In geen van deze situaties staat het tankstation (incl. pompen, winkelhuisje en overkapping) in het pad van zichtlijnen.</p> <p>Gegeven het feit dat verplaatsing van het tankstation niet noodzakelijk is om de overzichtelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid te waarborgen, vindt de gemeente de zeer hoge investeringskosten gemoeid met het verplaatsen van het tankstation niet in verhouding met de baten. Daarbij komt dat het wel degelijk een uitdaging is gebleken alternatieve ruimte voor tankstations te vinden. Voorafgaand aan de sluiting van het tankstation op de hoek Vijf Meilaan / Rooseveltstraat en onlangs nog in het kader van de beoogde sluiting van het tankstation aan de Hoge Rijndijk is hiernaar onderzoek gedaan, en daaruit is vooralsnog alleen een locatie aan de Willem van der Madeweg als kansrijke plek gekomen. Bij de invulling daarvan wordt echter prioriteit gegeven aan de verplaatsing van een ander tankstation.</p> <p>Tot slot overweegt de gemeente dat het toekomstperspectief voor de distributie van fossiele brandstoffen beperkt is op de langere termijn. Alhoewel niet met zekerheid te zeggen is wanneer de transitie naar elektrisch rijdende auto's (vrijwel) compleet is, is de verwachting dat tankstations over niet meer dan 30 jaar op autonome wijze uit de stad verdwenen zullen zijn. Ook dat vooruitzicht – in combinatie met de beperkte baten voor de verkeersveiligheid – rechtvaardigt op dit moment geen grote investering.</p>	Geen

	<p>uitstraling die wordt beoogd met de Ananas en de Lammenschansdriehoek. Wij vragen de gemeente om dit mee te nemen in de kosten-baten afweging.</p>		
<p>D3 <i>Ingediend door 4</i></p>	<p>De gemeente is net als de wijkvereniging van mening dat de kruising Lammenschansweg – Tomatenstraat – Omegaweg nu al onoverzichtelijk / gevaarlijk is en dat het verkeer op de Lammenschansweg en Omegaweg alleen maar toe zal nemen. De planning van de gemeente is om dit kruispunt aan te pakken als het zogenaamde ‘Gammablok’ leeg opgeleverd wordt voor herontwikkeling. De afweging is dat dan het kruispunt in één keer goed kan worden aangelegd, zonder ventweg aan de ‘Gammazijde’ en met een verplaatste Omegaweg. Wij begrijpen deze redenering. Maar het is nu 2018. De hoop is dat het ‘Gammablok’ in 2025 leeg is. Dan zou dus pas over 7 jaar aan de reconstructie van het kruispunt begonnen kunnen worden.</p> <p>Ondertussen zal het verkeer toegenomen zijn door de autonome groei van het verkeer, de bouw van de Ananas en de verdere ontwikkeling van de Lammenschansdriehoek (op dit moment wordt er weer een appartementengebouw van Yours</p>	<p>Het reconstrueren van het kruispunt vóórdat het Gammablok wordt herontwikkeld heeft niet alleen tot gevolg dat er op termijn twee ingrepen nodig zijn in plaats van één, en dat dat tot forse extra kosten leidt, maar ook dat het parkeerterrein aan de voorzijde van het Gammablok ontsloten zal moeten blijven tijdens die ‘tussenfase’. Dat kan op twee manieren, maar beiden hebben grote nadelen.</p> <p>Bij de eerste mogelijkheid zal de uitrit van het parkeerterrein op de Omegaweg vlak voor de rolpoort van de Kwikfit moeten komen te liggen, om de lengte van de voorsorteervakken op de Omegaweg te kunnen optimaliseren. Echter, ook met die lengte bieden de voorsorteerstroken onvoldoende ruimte om het verkeer op de Omegaweg tijdens de ochtendspits te verwerken. Er kunnen dan wachtrijen van enkele auto’s ontstaan. Bovendien heeft deze oplossing tot gevolg dat Kwikfit haar klanten niet langer bij de entree van de bedrijfshal kan laten parkeren en dat gerepareerde auto’s verder van het bedrijf zullen moeten worden gestald. Door zowel het bedrijf zelf als de huidige eigenaar van het kavel worden deze consequenties gezien als een ongewenste verslechtering voor de bedrijfsvoering. In het andere scenario krijgt het parkeerterrein een uitrit over een stuk van het Bètaplein heen, naar de straat aan de achterzijde van het Gammablok (het Jotapad). De aanwezigheid van zo’n uitrit leidt tot een flinke verslechtering van de verblijfskwaliteit van het Bètaplein, dat juist als groene en autovrije ‘huiskamer’ van Lammenschans is ontworpen. Bovendien zal een deel van de bezoekers van de winkels in het Gammablok een stuk moeten omrijden. Ook dit is voor de winkels onwenselijk.</p> <p>Niet alleen de fors hogere kosten gemoeid met het eerder reconstrueren van het kruispunt, maar ook de grote ruimtelijke nadelen van beide oplossingen maken dat de gemeente bij voorkeur een paar jaar wacht met het aanpakken van het kruispunt, in afwachting van de herontwikkeling van het Gammablok. Wanneer die herontwikkeling te lang uit blijft, of uit tussentijdse monitoring van de verkeersveiligheid en doorstroming blijkt dat de situatie op het kruispunt niet langer houdbaar is, dan zal de gemeente alsnog samen met de eigenaar van het Gammablok tot een keuze moeten komen over één van de ontsluitingsmogelijkheden voor het huidige parkeerterrein.</p>	<p>Geen</p>

	<p>Leiden gebouwd). Daarnaast speelt mee dat de provincie het Lammenschansplein als laatste aanpakt van het project Rijnlandroute. De doorstroom zal dus nog veel jaren hinder ondervinden van deze <i>bottleneck</i>. De wijkvereniging vraagt de gemeente om niet te wachten met aanpassingen / verbeteringen van het kruispunt en het volume van het verkeer en de verkeersveiligheid te monitoren. Het ontbreken van een wettelijk of beleidsmatig omslagpunt staat het handelen in het belang van de verkeersveiligheid niet in de weg.</p>		
<p>D4 <i>Ingediend door 2</i></p>	<p>De uitgevoerde verkeersberekeningen gaan uit van de situatie ná reconstructie van het Lammenschansplein. Volgens de gemeente zelf is deze herinrichting pas voorzien in 2030. Gedurende de spijtijden zijn er op dit moment al lange files op de Lammenschansweg, die een terugslag veroorzaken tot over de kruispunten Tomatenstraat-Lammenschansweg en soms zelfs helemaal tot de Koninginnelaan. Door de gekozen aanrijroute van het Ananascomplex zal de druk op het kruispunt Tomatenstraat-Lammenschansweg sterk worden vergroot.</p> <p>Door het nieuwe wooncomplex ook via de Vrijheidslaan te ontsluiten zal de druk enigszins afnemen. Wij</p>	<p>In de gekozen ontsluitingsstructuur zal het Veilingterrein – zoals gesuggereerd in deze zienswijze – inderdaad zowel via de Vrijheidslaan als via de Lammenschansweg toegankelijk zijn. Dit is modelmatig ook als uitgangspunt gehanteerd in het COCON- en VISSIM-onderzoek dat is uitgevoerd naar de noodzakelijke reconstructies van de kruispunten op de Lammenschansweg.</p> <p>Door die ‘dubbele toegankelijkheid’ van het Veilingterrein zullen bezoekende automobilisten uit Oegstgeest, de Stevenshof, de Mors en het noordelijke deel van Zuidwest (inclusief het Vijf Meiplein) via de Vrijheidslaan en de Fruitweg het Veilingterrein benaderen, en zodoende niet de Lammenschansweg belasten.</p> <p>Overigens is de oplevering van het gereconstrueerde Lammenschansplein en de tweede Lammebrug door de provincie voorzien in 2022, en is de verwachting dat het project Lammenschans-Ananasweg ook in 2022 wordt opgeleverd. Als er al een periode zal zijn waarin De Ananas al is opgeleverd maar het Lammenschansplein nog niet, dan zal dat niet lang zijn.</p>	<p>Geen</p>

	pleiten hier dan ook sterk voor. Dit is iets anders dan het uitgangspunt dat het gehele Veilingterrein alleen op de Vrijheidslaan en Herenstraat wordt ontsloten, waarvan is uitgegaan in de notitie 'Simulatie aansluiting ontwikkeling Ananasweg via Vrijheidslaan'.		
E	Thema: Trillingshinder als gevolg treinverkeer		
E1 <i>Ingediend door 5</i>	<p>Omdat de nieuwbouw relatief dicht bij het spoor is geplaatst bestaat een risico op trillingshinder als gevolg van passerend treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillingshinder acht ProRail het raadzaam dat indicatief onderzoek wordt gedaan naar de te verwachten trillingsniveaus. Wanneer die trillingsniveaus groter zijn dan aangegeven in de Richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn" van Stichting Bouwresearch (SBR), dan zouden maatregelen in de uitwerking van het plan kunnen worden overwogen.</p>	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze is trillingsonderzoek uitgevoerd door bureau Fugro. Uit het onderzoek blijkt dat de afstand tussen het spoor en de nieuwbouw groot genoeg is om constructieve en cosmetische schade aan de nieuwbouw als gevolg van trillingen uit te sluiten. Bewoners van de woningen aan de spoorzijde kunnen volgens het onderzoek echter wel lichte trillingen ervaren.</p> <p>Om dat te voorkomen zal De Raad Vastgoed een polystyreen scherm in de grond aanbrengen, langs de noordgevel van de nieuwbouw. Deze maatregel, waarmee trillingen in de overdracht worden gedempt, is als voorwaardelijke verplichting toegevoegd aan de regels van het bestemmingsplan.</p>	<p>Aan artikel 5 is een lid toegevoegd waarin het aanbrengen van een polystyreen scherm tussen spoor en nieuwbouw voorwaardelijk is gesteld voor gebruiken van de nieuwbouw ten behoeve van het wonen.</p>

5. Staat van wijzigingen

5.1 Inleiding

Eén van de ontvangen zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan, zoals samengevat weergegeven en beantwoord in paragraaf 4, heeft de gemeente aanleiding gegeven enkele aanpassingen aan het bestemmingsplan te doen. Daarnaast is een tweetal 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	Naar aanleiding van de vaststelling van de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland 2017' zijn in paragraaf 3.2.2 de cijfers met betrekking tot de regionale woningbouwbehoefte en het planaanbod geactualiseerd. Alhoewel de behoefte- en aanbodcijfers iets zijn gewijzigd, blijft de conclusie dat een zeer grote behoefte bestaat aan de woningen in het project onveranderd.
2	Aan paragraaf 4.7 (Milieu) is een subparagraaf toegevoegd getiteld 'Trillingshinder', waarin de resultaten uit het door Fugro uitgevoerde trillingsonderzoek zijn toegelicht. Het onderzoeksrapport zelf is als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

5.3 Regels

1	Aan artikel 5 is een lid toegevoegd waarin het aanbrengen van een polystyreen scherm tussen spoor en nieuwbouw voorwaardelijk is gesteld voor het mogen gebruiken van de nieuwbouw ten behoeve van het wonen.
---	---

5.4 Verbeelding

1	Op de verbeelding is de maximaal toegestane bouwhoogte ter plaatse van de vier dakwoningen met één meter verhoogd van 29 meter tot 30 meter. De woningen bleken uit de vertaling van het voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp net niet te passen binnen de oorspronkelijke hoogte. Voor de bezonningssituatie of de zichtbaarheid van de nieuwbouw vanuit de Tuinstadwijk hebben deze verhogingen geen enkele gevolgen, omdat de dakwoningen niet op posities zijn geprojecteerd die maatgevend zijn voor deze effecten.
---	---