

Zienswijzenrapport  
bestemmingsplan Transvaal

november 2009



# Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1. Kenmerken van het plan</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2. Eén ontwikkelingslocatie</b> .....	<b>5</b>
<b>1.3 Inhoud rapport</b> .....	<b>5</b>
<b>2. PROCEDURE</b> .....	<b>6</b>
<b>3. ZIENSWIJZEN</b> .....	<b>7</b>
<b>3.1 Lijst van indieners:</b> .....	<b>7</b>
<b>3.2 Thematisch rapportage van de zienswijzen</b> .....	<b>7</b>
<b>4. STAAT VAN WIJZIGINGEN</b> .....	<b>29</b>
<b>4.1 Verbeelding</b> .....	<b>30</b>
<b>4.2 Regels</b> .....	<b>30</b>
<b>4.3 Toelichting</b> .....	<b>32</b>

# Beantwoording zienswijzen

Voorstel aan burgemeester en wethouders van Leiden betreffende de beantwoording van de zienswijzen inzake het bestemmingsplan Transvaal

## 1. Inleiding

Dit zienswijzenrapport heeft betrekking op de ontwerpfase van het bestemmingsplan voor de wijk Transvaal. Het bestemmingsplan Transvaal omvat het gebied tussen de spoorlijn Den Haag-Amsterdam, de Rijn, het Galgewater en de Morssingel en bestaat uit de Transvaalbuurt rondom de Morsweg en het bedrijventerrein 'Tussen Rijn en Rail' rondom de Amphoraweg.

### 1.1. Kenmerken van het plan.

Het bestemmingsplan Transvaal vervangt een aantal verouderde stedenbouwkundige regelingen voor dit gebied. In de toelichting bij het bestemmingsplan is een en ander exact aangegeven.

Aanleiding tot het opstellen van het bestemmingsplan is:

- het actualiseren van de bestemmingsplannen Rijnzicht, Tussen Rijn en Rail en Transvaal.
- het planologisch mogelijk maken van de bouw van een tijdelijke bovengrondse parkeergarage aan de Morsingel, naast het voormalige belastingkantoor en het marechausseegebouw.

Het plan is in grote lijnen conserverend van aard. Dat wil zeggen dat het vastleggen van alle verleende vergunningen en de bestaande toestand uitgangspunt is. Het plan is anderzijds voldoende flexibel en globaal om te kunnen inspelen op te verwachten ontwikkelingen in de komende jaren. Het biedt ruimte voor de normale ontwikkelingen bij woningen.

Tevens wordt nauw aangesloten bij andere reeds van kracht zijnde dan wel nog in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen: voor dezelfde situaties zullen dezelfde rechten gelden. Daartoe wordt de rechtszekerheid en de rechtsgelijkheid bevorderd.

De buurt is een geleidelijk gegroeide arbeidersbuurt aan weerszijden van de Morsweg. In een later stadium is de buurt projectmatig uitgebreid achter het bebouwingslint. De woongebieden worden ontsloten op de Morsweg door gerichte korte woonstraten die doorlopen tot het spoortalud. In het noordelijk deel, achter het lint, ligt een gesloten hofverkaveling met smalle verharde straatprofielen. In het zuiden van het plangebied is een bedrijventerrein gesitueerd. Hier is de oorspronkelijke bebouwing aan de Rijnover geheel verdwenen. In stedenbouwkundig opzicht wijkt de structuur af van het kleinschalige karakter van de woonbuurt. Voor de ruimtelijke beschrijving is het plangebied onderverdeeld in vier deelgebieden, te weten; het bebouwingslint, de hofstructuur, de doodlopende dwarslinten en het bedrijventerrein.

### Bebouwingslint - Morsweg

De bebouwing aan de Morsweg vormt het historische bebouwingslint binnen Transvaal. In de loop der jaren heeft op verschillende plekken in het bebouwingslint inbreiding plaatsgevonden. Enkele hoogteaccenten zijn aanwezig. Ook functies, anders dan wonen, komen verspreid in het gebied voor. Op een tweetal locaties zijn roeiverenigingen gesitueerd. In het zuiden van de Morsweg is een bredere ruimte aanwezig tussen de Morsweg en de Rijn, waar enkele woonboten in de Rijn liggen.

### Transvaalhof

Het gebied tussen de Morssingel, Morsweg en de spoorlijnen is een woonbuurt en wordt gekenmerkt door een gesloten hof verkaveling met smalle straatprofielen. Aan de oostzijde van het deelgebied zijn grotere bouwvolumes gesitueerd met woonbebouwing gevormd door statige woningen.

Een kenmerkend ensemble in de stedenbouwkundige structuur wordt gevormd door het Transvaalhof. De woningen zijn geschakeld om een binnenplein met een tweetal toegangspoorten.

Ten zuidwesten van de Transvaalhof ligt aan de andere zijde van het spoor een gebied, dat gekenmerkt wordt door de enkelvoudige op de Morsweg gerichte rijen woningen met korte dwarslinten die doodlopen op het spoor. De woningen bestaan uit een of twee bouwlagen met een kap. Deze massabouw sluit aan bij het intieme karakter van het gebied.

### Bedrijventerrein Rijn en Rail

Ten zuiden van het spoor, aan de Amphoraweg, ligt een klein industrieterrein aan het water. Het bedrijventerrein bestaat uit perceelsgewijze ontwikkelde bedrijfskavels, die worden ingeklemd door het spoor en de Rijn. De aanwezige bedrijfshallen variëren onderling sterk in grootte en hoogte en zijn georiënteerd op de doodlopende Amphoraweg. De bedrijven aan de Doctor Leylaan hebben een zeer representatief uiterlijk. Op het bedrijventerrein komt op een enkele plaats perifere detailhandel (werkplaats en verkooppunt in watersportartikelen) voor. De betonverwerkende fabriek op het bedrijventerrein is sinds kort buiten bedrijf.

#### 1.2. Eén ontwikkelingslocatie

Het bestemmingsplan Transvaal heeft voornamelijk een conserverend karakter en is vooral gericht op het behoud en beheer van de huidige situatie.

Het bestemmingsplan bevat één ontwikkelingslocatie, namelijk de bouw van de tijdelijke parkeergarage op het Morspoortterrein met een maximale toegestane hoogte van 12 meter. Met de bouw zal de gemeente 450 parkeerplaatsen realiseren, vooral bestemd voor het winkelend publiek van de binnenstad.

Gelet op de mate van concreetheid van de plannen op deze locatie heeft deze ontwikkeling een directe bestemming gekregen in het bestemmingsplan.

#### 1.3 Inhoud rapport

Na deze inleiding zullen in het rapport achtereenvolgens aan de orde komen:

- de stand van zaken met betrekking tot de procedure,
- een thematisch overzicht van de zienswijzen en de beantwoording van deze reacties.
- een aantal veranderingen die ambtshalve (door de gemeente op eigen initiatief) wordt voorgesteld.
- de Staat van Wijzigingen, waarin alle veranderingen zijn opgesomd.
- Ten slotte is het verslag van de inspraakbijeenkomst in deze Inspraaknota als bijlage opgenomen.

## 2. Procedure.

Het ontwerp bestemmingsplan Transvaal heeft van 20 juli 2009 tot 31 augustus 2009 (zes weken) ter inzage gelegen in het Stadhuis en het Stadsbouwhuis.

Binnen 12 weken na het beëindigen van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan beslist de Raad omtrent de vaststelling en over de vraag welke zienswijzen al dan niet gehonoreerd moeten worden; een en ander op voorstel van Burgemeester en Wethouders. Voordat de Raad een besluit neemt, worden de indieners van de zienswijzen uitgenodigd om hun brieven (of mondeling ingediende zienswijzen) nader toe te lichten voor de commissie Ruimte en Bereikbaarheid.

Na vaststelling door Burgemeester en Wethouders van het voorliggende rapport van beantwoording worden degenen die een zienswijze hebben ingediend onder toezending van deze zienswijzennota op de hoogte gebracht.

Binnen twee weken na de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het raadsbesluit bekendgemaakt. De bekendmakingstermijn bedraagt zes weken indien

- Gedeputeerde Staten of VROM-inspecteur tegen het ontwerp bestemmingsplan een zienswijze hebben ingediend en deze niet volledig is overgenomen;
- de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan wijzigingen heeft aangebracht t.o.v. het ontwerp.

Vervolgens kan gedurende de ter inzage termijn van zes weken kan een beroepsschrift tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan worden ingediend bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan treedt in werking m.i.v. de dag na die

- o waarop de beroepstermijn van zes weken afloopt
  - voor het hele bestemmingsplan - of indien een beroep is ingesteld uitgezonderd het onderdeel waarop het beroep betrekking heeft.
- o waarop de Raad van State uitspraak heeft gedaan
  - voor het onderdeel waartegen een beroep is ingesteld.

### 3. Zienswijzen.

#### 3.1 Lijst van indieners:

1	Hoogheemraadschap van Rijnland	Postbus 156	2300AD	Leiden
2	Wijkvereniging Transvaal Leiden t.a.v. H.Nieuwint	Paul Krugerstraat 6	2312ZC	Leiden
3	Vereniging Amphora t.a.v. dhr. J.C.H.Millenaar	Amphoraweg 2-4	2332EE	Leiden
4	Fam. M.Aukema + 24 ondertekenaars	Morsweg 14	2312AD	Leiden
5	Fam. Ploos van Amstel - Groustra + 7 ondertekenaars	Van der Tasstraat 11	2312AG	Leiden
6	E. van 't Groenwout	Morskade 19	2332 GB	Leiden
7	dhr. F.F.H.J. van der Reijden-Chen	Morsweg 198	2332ET	Leiden
8	K.G.A. Burgy	Amphoraweg 1	2332ED	Leiden
9	J. Kruizinga	Lopsenstraat 22	2312 ZZ	Leiden
10	L. Wouda	Van der Tasstraat 13	2312 AG	Leiden
11	V. Kruit	Morsweg 2	2312 AC	Leiden
12	R. de Vos	Paul Krugerstraat 35	2312 ZB	Leiden
13	Bomenbond Rijnland t.a.v. H.P.Schoch	Schagensteeg 18	2312 VM	Leiden
14	D. Di Mauro	Van der Tasstraat 9	2312 AG	Leiden
	pro forma ingediend:			
A	bv Transvaal t.a.v. P. Hoogeveen	Morsweg 146a	2332 ER	Leiden
B	A.Th.de Vries en M.A.Ziel	Morsweg 85	2332 EL	Leiden

Aan de indieners van een (gedeeltelijke) pro forma zienswijze is drie weken na het einde van de ter-  
visie-leggingstermijn een brief gestuurd waarin voor de aanvulling van de zienswijze een termijn van  
twee weken is gesteld. Zij hebben binnen die termijn een aanvulling ingediend.

#### 3.2 Thematisch rapportage van de zienswijzen

De rapportage heeft twee onderdelen:  
a t/m d bestemmingsplan: de Parkeergarage Morspoort  
e t/m h bestemmingsplan: overige zaken

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<b>I Parkeergarage Morspoort</b>		
	<b>Thema A : locatie en noodzaak</b>		
a1	<p><i>locatie:</i> De gemeente gaat ondanks afwijzing van de locatie door de ondernemers (te grote afstand) en de wijk door met de realisatie van de garage.</p> <p><i>noodzaak</i> De berekening van de benodigde parkeerplaatsen via koppeling aan de vierkante meters winkeloppervlakte in de binnenstad is, gezien een publicatie van G.Mingardo van de Erasmus Uni-</p>	<p>Het bedrijfsleven vertelt en schrijft ons met regelmaat dat men graag snel de Morspoort-garage gerealiseerd ziet. Maar men wil daarnaast meer parkeergarages in de binnenstad.</p> <p>De bepaling van de exacte parkeervraag is altijd voor discussie vatbaar. Er bestaan in Nederland algemeen gehanteerde en geaccepteerde parkeernormen (CROW), die ook in Leiden als</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p>versiteit, niet juist. De gemeente heeft de benodigde parkeerplaatsen arbitrair vastgesteld.</p> <p>Voor het bepalen van de parkeerratio is Leiden vergeleken met Haarlem en 's Hertogenbosch. De behoefte aan parkeerplaatsen wordt niet alleen bepaald door het winkeloppervlak maar ook door de aantrekkelijkheid van het winkelaanbod.</p> <p>Het is beter voor het milieu als het openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Een parkeergarage is vanwege de slechte economische situatie niet nodig. De piekmomenten liggen alleen op donderdagsvond en zaterdag. Daarmee is geen noodzaak van een parkeergarage aangetoond.</p> <p>Het parkeerprobleem van de stad kan met uitbreiding van parkeerterreinen met pendelbusjes en een beter gebruik van de garage bij het LUMC, de Universiteit en het Haagwegterrein opgelost worden. Het plaatsen van een 12-meter hoge parkeerdoos pal tegen de mooie binnenstad aan is een kortzichtige oplossing die ten koste gaat van het welzijn van de omwonenden.</p> <p>Is een goede afweging gemaakt tussen de noodzaak van een parkeergarage en de lasten van de garage voor de wijk?</p> <p>Wethouder Witteman heeft in een brief aan de Raad d.d. 3 juli 2007 geschreven dat de meeste ruimtewinst is te boeken door het parkeerprobleem ondergronds op te lossen. Het bouwen van een compleet stedelijk project op het Morspoortgebied met een ondergrondse garage zou veel belangen dienen.</p> <p><i>Ingebracht door: 2,4,5,6,7,11 en A</i></p>	<p>richtlijn worden gebruikt.</p> <p>We zijn het ermee eens dat het voorzieningsaanbod de belangrijkste reden is waarom men tot een bezoek overgaat, niet de omvang van het parkeerareaal.</p> <p>Ook in de huidige situatie is een parkeergarage geen overbodige luxe voor de binnenstad. De huidige hoeveelheid parkeerplaatsen voor het centrum en de kwaliteit en bereikbaarheid daarvan, maken een goede parkeervoorziening op het Morspoortterrein noodzakelijk. Wij stimuleren ook het openbaar vervoer, namelijk in de vorm van de Rijn-Gouwelijn. Uit onderzoek blijkt dat investeringen in openbaar vervoer nauwelijks effect heeft op het aanschaffen en gebruiken van auto's.</p> <p>Wij zien niet in hoe het welzijn van omwonenden wordt verminderd door de garage. De woonstraten zullen door de invoering van betaald parkeren verlost worden van vreemdparkerders, ten gunste van de eigen bewoners. Wij sturen ook aan op een beter gebruik van de garage van de universiteit aan de Maliebaan. De parkeergarage van het LUMC heeft een functie voor het grote ziekenhuis.</p> <p>De gemeenteraad heeft de belangen van de stad en die van de wijk goed afgewogen en is tot de conclusie gekomen dat de bouw van een parkeergarage op het Morspoortterrein een verstandige keus is.</p> <p>De aangehaalde brief is geschreven in het kader van de Hoogbouwvisie. De nu te bouwen bovengrondse Morspoortgarage zal na tien jaar worden vervangen door een definitief bouwplan voor het gebied inclusief het belastingkantoor. In dat bouwplan zal sprake zijn van meervoudig grondgebruik.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p>
a2	<p><i>(beleidsmatige) onderbouwing</i></p> <p>In de door de raad vastgestelde kadernota Bereikbaarheid is een integraal</p>	<p>In de Kadernota Bereikbaarheid Leiden heeft de gemeenteraad de kaders</p>	<p>geen</p>



	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p>plan beschreven, waarin vier projecten aan elkaar zijn verbonden. Dit zijn de aanleg van de Ringweg Oost, de Rijn-GouweLijn (Hooigracht-tracé), de Rijnlandroute en vier parkeergarages rond de binnenstad.</p> <p>De realisatie van deze vier projecten is op 10 tot 15 jaar gesteld. Het is niet realistisch te denken dat twee tot drie colleges zich aan deze plannen zullen conformeren. Ook ontbreken de uitvoeringsvoorwaarden, de detaillering van de plannen en de financiële middelen. Van de plannen blijft alleen de realisatie van de parkeergarage Morspoort over. Aan het tijdelijke karakter van deze garage wordt gezien de financiële omstandigheden getwijfeld.</p> <p>Deze parkeergarage zal een goede en definitieve inrichting van de wijk Transvaal I in de toekomst in de weg staan.</p> <p><i>alternatieve voor de parkeergarage:</i> Indiener betreurt het dat blijkens het antwoord in de inspraaknota, het college de alternatieven voor een parkeergarage bij de Morspoort, met name een extra parkeerlaag op het parkeerterrein bij de Aldi, niet serieus onderzoekt. Is deze mogelijkheid als serieus alternatief nogmaals te overwegen?</p> <p><i>Ingebracht door:2,6,9</i></p>	<p>vastgesteld voor het toekomstig beleid op het gebied van verkeer en parkeren. De hoofdlijnen van de financiële dekking worden deels in deze kadernota vermeld, deels bij eerdere besluiten van de raad over de RGL en Ringweg Oost. Aan de invulling van de kaders wordt momenteel gewerkt. Voor de nu op korte termijn te realiseren Morspoortgarage geldt als uitgangspunt dat deze over tien jaar plaats maakt voor een definitieve vastgoedontwikkeling van het Morspoortgebied (inclusief terrein voormalig belastingkantoor).</p> <p>De parkeergarage is simpel te demonteren en elders opnieuw te gebruiken.</p> <p>Een parkeerdek achter de flats aan de Morssingel is een serieuze optie, die in het bestemmingsplan voor dat gebied wordt mogelijk gemaakt. Gezien de driehoekige vorm van het terrein en de eis dat de winkels in dat blok bevoorraad moeten kunnen worden door vrachtauto's zal een parkeerdek hier onvoldoende parkeerplaatsen toevoegen, zo blijkt uit een door ons gehouden onderzoek.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>
<b>Thema B: verkeer- en parkeeraspecten</b>			
b1	<p><i>verkeersdrukte op de Morsweg</i> De Morsweg is een doorgaande route, maar de straat is daar niet op berekend. De verkeersveiligheid is al problematisch.</p> <p>De kadernota 'Bereikbaarheid' gaat uit van een autonome groei van verkeersbewegingen op de Morsweg van 20%. Ook zonder de bouw van een garage zal de situatie op de Morsweg in de toekomst dus nog verslechteren.</p> <p>De Morsweg bij de kruising dr. Lelylaan is te smal voor calamiteitenverkeer en in het huidige bestemmingsplan als doorgaande weg aangegeven. De in- en uitritten van de parkeergarage zullen door de overbelasting van de Morsweg/Morssingel tussen de Rijnzichtbrug en het Stationsplein bij een rij van 6 of meer auto's geblokkeerd zijn</p>	<p>De zorg voor de gevolgen voor de leefbaarheid als gevolg van de toename van de autonome groei van het autoverkeer delen wij. Met de maatregelen die in de Kadernota worden genoemd streven wij naar het inperken van de problemen. Onze hoop is bijvoorbeeld gevestigd op een spoedige realisering van de Rijnlandroute ten zuiden van Leiden, een verbinding tussen A4 en A44. Daarmee zal de Morsweg worden ontlast.</p> <p>De in- en uitrit van de parkeergarage, de inrichting van de Bloemfonteinstraat en het kruispunt met de Morssingel zullen zodanig worden vormgegeven dat er voldoende opstelruimte beschik-</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>



	<b>Samenvatting ingekomen reactie</b>	<b>Reactie van het college</b>	<b>Gevolgen voor het voorgestelde besluit</b>
	<p>geen goede visie op het vervoer in de stad heeft. Momenteel werkt hij aan een pamflet met een andere kijk op de stad waardoor gecombineerd met een beter OV-systeem straten als de Breestraat, Morsweg en Noordeinde autoluw kunnen worden en er elders in de stad parkeerruimte voor honderden auto's bij komen. Hij zal het pamflet als aanvulling op dit bezwaar naar de gemeente sturen.</p> <p><i>Ingebracht door: 2,6,10</i></p>		
b3	<p><i>parkeren in de wijk</i> De parkeerdruk in de wijk is hoog door de ligging bij het centrum en door het gratis parkeren. De tellingen van de parkeerplaatsen in de wijken is uit 2004 en 2006. De afgelopen twee jaar is de parkeerdruk toegenomen. Na regulering in Transvaal I zal in de andere wijken een verdringingseffect optreden.</p>	<p>Wij zullen monitoren wat de effecten zijn in de omgeving als gevolg van de invoering van parkeerregulering in Transvaal I. Als elders problemen toeneemen, zullen wij overwegen ook daar het parkeren te reguleren.</p>	geen
	<p>De parkeerplaats achter het voormalige belastingkantoor kan opengesteld worden voor bewoners.</p> <p><i>Ingebracht door: 2,6,12, A en B</i></p>	<p>Dit wordt een openbaar parkeerterrein waar ook bewoners met een parkeervergunning mogen parkeren.</p>	geen
b4	<p><i>veiligheid rond de Morspoortbrug:</i> De Morspoortbrug is niet berekend op een grotere toevoer van voetgangers naast het autoverkeer (in twee richtingen) en het intensieve fietsverkeer. Het aantal gevaarlijke situaties zal toenemen.</p> <p><i>Ingebracht door: 6</i></p>	<p>De Morspoortbrug is smal, terwijl de in- en uitgang van de Oude Morsch voor auto's via een slinger om de Morspoort verloopt. Auto's rijden daarom stapvoets. Er is geen sprake van een verkeergevaarlijke situatie en dit zal niet veranderen. Hoe meer voetgangers er zijn, hoe veiliger het is.</p>	geen
<b>Thema C: milieuaspecten</b>			
c1	<p><i>luchtkwaliteit</i> De conclusie van het onderzoek naar de luchtkwaliteit is dat de situatie met de komst van de parkeergarage in 'niet betekende mate' (minder dan 3%) zal verslechteren. Het onderzoek voor het gedeelte van de Morsweg tussen Rijnzichtbrug tot het Stationsplein is gebaseerd op gegevens uit 2003, die met simulatie berekeningen zijn aangepast. De situatie is na 2003 aanzienlijk verslechterd. Indiener verwacht dat de luchtkwaliteitsnorm zal worden overschreden en acht nader onderzoek nodig.</p> <p>De rapporten gaan niet uit van de</p>	<p>Het basisjaar van de verkeersintensiteiten is 2005, niet 2003. Er is voor de cijfers van 2008 gerekend met een jaarlijkse groei van 1%.</p> <p>Het rapport over de luchtkwaliteit gaat</p>	geen
			geen

	<b>Samenvatting ingekomen reactie</b>	<b>Reactie van het college</b>	<b>Gevolgen voor het voorgestelde besluit</b>
	<p>maximale capaciteit, die in het bestemmingsplan toegelaten is. Een goede onderbouwning van het onderzoek ontbreekt.</p> <p>De hoge bomen zorgen voor zuivering van de lucht van fijnstof, kool- en stikstofdioxide. Hoge bomen kunnen dit 14 keer zo goed als een normaal formaat stadsboom (gegevens Rijkswaterstaat).</p> <p><i>situatie Van der Tasstraat</i> In de Van der Tasstraat is vanwege de ligging altijd al een stevige trekwind door de straat. Na realisatie van de parkeergarage zal de straat een soort CO<sub>2</sub>-rookkanaal worden. Zonder de garage verwaait de uitstoot naar meerdere kanten. De komst van de garage zal nadelig zijn voor de gezondheid van de bewoners.</p> <p><i>Ingebracht door: 2,4,5,6,11,12</i></p>	<p>uit van een capaciteit van de garage van 600 plaatsen. De capaciteit die wij nastreven bedraagt 450 plaatsen.</p> <p>Wij nemen er kennis van.</p> <p>Voor de realisatie van de garage zijn milieuonderzoeken verricht. De gemeente voldoet met de realisatie aan de milieuwetten.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>
c 2	<p><i>effecten op de woonomgeving</i> De parkeergarage zal een negatieve invloed hebben op de woonomgeving door de afvoer van uitlaatgassen, de geluidsoverlast, de verlichting vanuit de garage.</p> <p><i>hinder van verlichting</i> 's Avonds kunnen koplampen van auto's in de slaapkamers schijnen van de huizen, die slechts op een afstand van 18 meter van de garage liggen.</p> <p><i>Ingebracht door: 4,11</i></p>	<p>De luchtkwaliteit zal als gevolg van de parkeergarage niet in betekenende mate achteruitgaan. Het plan voldoet aan de Wet milieubeheer. Ook qua geluid zal de garage nauwelijks merkbaar zijn in de omgeving. Hinder als gevolg van verlichting zal worden voorkomen.</p> <p>De niveaus van de parkeergarage worden omheind en de garage krijgt een dunne gevel. Koplampen zullen daarom niet rechtstreeks naar buiten schijnen.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>
<b>Thema D: verschillende aspecten</b>			
d1	<p><i>aanzien/uitstraling van de parkeergarage</i> Morsweg en Morssingel vormen de noordelijke toegang tot de stad. De parkeergarage is geen visitekaartje voor de stad en wordt dat ook niet als de garage behangen wordt met nephedera of nep-schilderijen.</p> <p>In het ontwerp is vastgelegd dat de gemeente zorgvuldig omgaat met cultuurhistorische monumenten. Deze intentie strookt niet met de realisatie van een smakeloze parkeergarage op deze locatie.</p>	<p>Een voorziening waar bezoekers van de stad hun auto kunnen parkeren om te voet verder te gaan is nuttig en voorziet in de behoefte van die bezoekers. Zij hoeven niet verder op zoek te gaan naar een plek voor hun auto. Ergernis wordt vermeden en bezoekers worden tevreden gesteld. Cultuurhistorisch erfgoed wordt op geen enkele wijze geschonden door de garage.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	Voor het aanzien van de stad zou een ondergrondse parkeergarage met bovengronds (sociale) woningen veel passender zijn. <i>Ingebracht door: 4,6,7,11,14</i>	Na tien jaar zal de garage worden verwijderd, en zal de grond ontwikkeld worden voor diverse functies, waaronder woningen, kantoren, een parkeergarage en eventueel winkelruimte.	geen
d2	<i>toekomst</i> Voor een tijdelijk bouwwerk is geen bestemmingsplan nodig. Indiener is bang dat van "tijdelijkheid" geen sprake zal zijn. Het bestemmingsplan geeft een permanente bestemming aan de tijdelijk bedoelde garage. <i>Ingebracht door: 4,10,11</i>	De tijdelijke parkeergarage Morspoort past niet in het nu vigerende bestemmingsplan. Voor de nu te bouwen tijdelijke parkeergarage is een wijziging van het van kracht zijnde, oude bestemmingsplan noodzakelijk. Het bestemmingsplan heeft een levenscyclus van tien jaar.	geen
d3	<i>fysieke veiligheid:</i> Indiener is bang dat door slechte exploitatiemogelijkheden de garage onbewaakt zal zijn. Een parkeergarage en zeker een onbemande garage, trekt ongenode bezoekers met ongeoorloofde activiteiten aan. <i>Ingebracht door: 4,11</i>	Het dagelijks beheer van de garage zal op professionele wijze plaatsvinden. Maatregelen ter bevordering van de veiligheid en het voorkomen van vandalisme en andere ongewenste zaken maken deel uit van het beheer.	geen
d4	<i>groen</i> De inspraaknota gaat uit van de kap van acht hoge bomen, terwijl het ontwerp de ruimte geeft alle bomen te kappen.  Voor de bouw van de <i>tijdelijke</i> garage moeten dus <i>onherroepelijk</i> alle bomen wijken.  Met het kappen van de bomen voor de bouw van de garage weerspreekt de gemeente haar eigen stelling in paragraaf 6.6 dat groen waardevol is voor het welbevinden, voor de volksgezondheid en voor de ecologische samenhang.  Het kappen van de bomen staat in contrast met het onttrekken van de garage aan het zicht. Al bevat het antwoord op l-d4 in de inspraaknota vaagheden, indiener verwacht dat de gemeente alles op alles zet om het groen te handhaven en groen uit te breiden.  De komst van de parkeerdoos van 12 meter hoog en het verdwijnen van de bomen zal de prettige ruimtelijke beleving van de bewoners van de Van der	In het bestemmingsplan wordt de plaats van individuele bomen niet geregeld. Er wordt een afzonderlijke procedure voor de kapvergunning gevolgd.  Niet alle bomen moeten wijken. Het doel is om de bomen langs de openbare weg te handhaven.  De te kappen bomen zullen op nader aan te wijzen plekken in Leiden worden gecompenseerd.  De gemeente zal zoveel mogelijk bomen laten staan. Op de locatie van de parkeergarage zal uitbreiding van groen niet mogelijk zijn - een boom en een gebouw kunnen niet samengaan op dezelfde plek.  De hoge bomen langs de Morsweg ter hoogte van de Van der Tasstraat blijven staan en zullen de garage aan het zicht onttrekken.	geen  geen  geen  geen  geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	Tasstraat van hun woonomgeving drastisch en definitief beperken. <i>Ingebracht door: 2,4,5,6,11,13</i>		
d5	<p><i>exacte gegevens</i> In de inspraaknota is niet eenduidig over de bouwhoogte van de parkeergarage, genoemd wordt 10 en 12 meter.</p> <p>In de toelichting staat dat 24% van het terrein onverhard blijft én dat 90% bebouwd mag worden. Hoe kan dit?</p> <p>Van de parkeergarage ontbreken de volgende gegevens: het maximum aantal parkeerplaatsen; het bouwoppervlak (boven en ondergronds); de plaats van het groen rond de garage; de plaats van de in- en uitrit.</p> <p>De afstand van de parkeergarage tot de huizen is niet 30 meter, zoals in de inspraaknota op pagina 22 (I-c3) is vermeld, maar bedraagt slechts 18 meter.</p> <p>Indiener vreest dat, gezien alle projecten in de stad en de exploitatieopzet, de parkeergarage in het vervolgproces groter zal worden.</p>	<p>Het bestemmingsplan staat een bouwhoogte toe van 12 meter. De werkelijke hoogte is nu niet bekend. Er zijn verschillende bouwsystemen op de markt. De verlangde 450 parkeerplaatsen zouden mogelijk ook met drie dekken gerealiseerd kunnen worden, waarbij de hoogte op circa 10 meter zou uitkomen. We verwachten dat eind dit jaar het bouwplan en dus de exacte hoogte, bekend is.</p> <p>Het bestemmingsplan staat bebouwing van de gronden 'parkeergarage' toe tot een maximum van 90%. De werkelijke bebouwde oppervlakte is pas bekend als het bouwplan bekend is. Het is waarschijnlijk dat het bouwplan minder dan 90% van de grond beslaat, mogelijk circa 75%.</p> <p>Er wordt in het bestemmingsplan inderdaad geen maximum aantal parkeerplaatsen geregeld. De bouwoppervlakte wordt wel geregeld (max. 90% van het bouwvlak) en de bouwhoogte eveneens (maximaal 12 meter). De bestemming en de bouwoppervlakte die voor de bovengrond gelden, gelden ook voor de ondergrond.</p> <p>De plaats van het groen binnen de aanduiding 'parkeergarage' en de plaats van de in- en uitrit worden niet geregeld, omdat dit te gedetailleerd zou zijn. Deze zaken hangen af van het bouwplan. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het bouwplan is dat de in- en uitrit aan de noordkant van het bouwvlak komen (Bloemfonteinstraat - Jan C. Smutsstraat).</p> <p>De kortste afstand van een woning aan de Morsweg tot de bestemmingsgrens is inderdaad 18 meter. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van het bouwplan is dat de bomen langs de Morsweg blijven staan. De werkelijke afstand tussen de woningen en de garage zal mogelijk circa 30 meter bedragen.</p> <p>Van belang zijn de beperkingen die het bestemmingsplan stelt, zoals de maximaal toegestane bouwhoogte, het bouwvlak met de maximaal toegestane</p>	<p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p>Indiener vraagt openbaar te maken welke overeenkomst met prijs of prijsmechaniek met de exploitant is afgesloten.</p> <p><i>Ingebracht door: 2, 4, 6, 11 en A</i></p>	<p>percentage bebouwing. Er is nog geen exploitant en geen beheerder bekend. Nadat het bouwplan bekend is kan de exploitatie gedetailleerd berekend worden en kan een afweging gemaakt worden of de gemeente als exploitant zal optreden.</p>	<p>geen</p>
d6	<p><i>financiële aspecten</i> De schatting van het negatieve begrotingstekort voor de parkeergarage is optimistisch berekend. Is rekening gehouden met extra kosten van verkeersbeperkende maatregelen, wijziging van het aanzien, planschadevergoedingen e.d.? Vanuit financieel oogpunt (de hoge investeringen voor oprichting en exploitatie) zal de plaatsing van de parkeergarage langer dan 10 jaar noodzakelijk zijn.</p> <p>De exploitatie van de parkeergarage is gekoppeld aan de exploitatie van het voormalige belastingkantoor en het marechausseegebouw. Nu het gebruik van het voormalige belastingkantoor tot 2019 onzeker is, zal de parkeergarage zeker tot dat jaar moeten blijven. Wat kost het de gemeente als de plannen voor de parkeergarage en de exploitatie van het voormalige belastingkantoor definitief niet doorgaan?</p> <p>Indiener verwacht dat een commerciële ontwikkeling van het hele Morspoortgebied (voormalig belastingkantoor, Morspoortterrein en Marechausseegebouw) met een ondergrondse garage voor de gemeente financieel gunstiger zal zijn.</p> <p>Indiener vraagt inzage in de exploitatieberekening van de parkeergarage en de vraagprijs van het marechausseegebouw.</p> <p><i>Ingebracht door: 2, 4, 6, 11</i></p>	<p>De raming van het negatieve saldo van de exploitatie van de garage is gebaseerd op een 24-uurs-openstelling en dus op een lage gemiddelde bezetting. 's Nachts zal de bezetting immers laag zijn, waardoor het gemiddelde in het etmaal laag zal zijn. Mochten planschadevergoedingen vereist zijn, dan passen die binnen de financiële dekking van het saldotekort. De aanpassingen aan de straatinrichting en een gevelbedekking zijn eveneens financieel gedekt. De aanwezigheid van de nu te bouwen parkeergarage is gekoppeld aan de herontwikkeling van het Morspoortgebied, inclusief het voormalige belastingkantoor. De planning is dat in 2020 deze definitieve ontwikkeling kan starten. Het voormalige belastingkantoor zal in de eerste helft van 2010 in gebruik worden genomen als huisvesting van een deel van de gemeentelijke ambtelijke organisatie. Ons college en de gemeenteraad hebben daar niet voor gekozen.</p> <p>De onderhandelingspositie van de gemeente ten opzichte van particuliere partijen zoals grondeigenaren, potentiële exploitanten en beheerders, garageleveranciers, e.d., staat niet toe dat de gemeentelijke aannamen openbaar worden gemaakt.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p>
d7	<p><i>planschade</i> Indieners ontvangen graag een vergoeding als hun woongenot met de komst van de parkeergarage verslechtert. Een indiener heeft twee foto's van zijn uitzicht vanuit zijn huis op de Morspoort bijgevoegd.</p>	<p>Een verzoek om een tegemoetkoming in schade kan worden ingediend bij Burgemeester en wethouders als het nieuwe bestemmingsplan in werking is getreden, d.w.z. na het verstrijken van de beroepstermijn tegen het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan. Echter, de beslissing op het verzoek</p>	<p>geen</p>





	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p>beoordeling van het plan zou het bestemmingsplan de binnenstad, het gebied rond het Centraal Station en Transvaal moeten omvatten - in ieder geval naast Transvaal ook het stationsgebied.</p> <p><i>Ingebracht door:3</i></p> <p><i>ter visie legging ontwerp:</i> de ingangsdatum van de ter visie legging, direct aan het begin van de schoolvakanties, is zeer ongelukkig gekozen. Een verzoek tot verlenging, cq opschuiven van de ter visie legging is niet ingewilligd. Indieners voelen zich daardoor belemmerd om een goed onderbouwde zienswijze op te stellen.</p> <p>Bij de ter visie legging ontbraken enkele bijlage cq informatie, zoals: * informatie over de verwerving van het Marechausseegebouw; * de ontwikkeling van het voormalig Belastingkantoor;</p> <p>* de kosten voor het verwerven, realiseren en exploiteren van de demontabele parkeergarage</p> <p>Indiener is niet zeker dat hij alle relevante informatie heeft. Zo heeft hij geen inzage gehad * in het B&amp;W-besluit over de ter visie legging van het ontwerp</p> <p>* in de e-mail met gegevens en scenario's aan de milieudienst uit 2008 was niet ter visie gelegd.</p>	<p>voor de bereikbaarheid de kadernota Bereikbaarheid opgesteld. De uitwerking van de plannen uit nota's wordt elders geregeld. In de stad worden voor vele facetten beleidsnota's opgesteld. De bestemmingsplangrenzen bij actualisatie en projecten van beperkte schaal zijn niet aan één beleidsfacet gekoppeld. De bestemmingsplannen rond het stationsgebied zijn grotendeels jonger dan 10 jaar.</p> <p>Burgemeester en wethouders hebben op 7 juli 2009 (no.09-0759) het ontwerp Transvaal vrijgegeven voor de ter inzage legging. Voor de voortgang van de procedure is gekozen om de ter inzage legging zo snel mogelijk na het besluit aan te vangen. De rechtspraak is ervan uitgegaan dat een belanghebbende zijn zienswijze door een ander kan laten indienen als hij zelf door persoonlijke omstandigheden, zoals ziekte, hier niet toe in staat is. Deze ter inzage legging is een wettelijke termijn van zes weken. De Wet ruimtelijke ordening laat, in tegenstelling tot de gemeentelijke inspraakverordening, geen ruimte voor verlenging van de ter inzage termijn.</p> <p>Er is geen openbare informatie over de verwerving van het Marechausseegebouw.</p> <p>Niet duidelijk is welke informatie met betrekking tot de verbouwing van het voormalige belastingkantoor relevant gevonden wordt in relatie tot het bestemmingsplan. De kantoorfunctie zal worden voortgezet De kosten van verwerving, realisatie en exploitatie van de parkeergarage zijn tot op heden globaal geraamd. Deze raming is uit algemeen belang vertrouwelijk.</p> <p>Het B&amp;W-besluit over de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan is op de website van de gemeente Leiden gepubliceerd en wijkt niet af van de publicatie hierover in de Stadskrant</p> <p>In de eerste bijlage van het ontwerpbestemmingsplan bevindt zich het Advies parkeervoorzieningen Morspoort en</p>	<p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p><i>Ingebracht door: 2,4,6,11 en A</i></p> <p><i>procedure</i>  Indiener is van mening dat de gemeente de gemeentelijke Inspraakverordening niet heeft toegepast.</p> <p>Zo heeft de gemeente niet voldaan aan zijn meldingsplicht o.g.v. de inspraakverordening om belanghebbenden te wijzen op hun klachtrecht t.a.v. de procedure.</p> <p>Indiener heeft het gevoel dat de termijn voor het opstellen van het plan (voor 1-1-'10) belangrijker is dan de belangen van de betrokken bewoners.</p> <p>Indiener kan de mening van de gemeente niet onderschrijven dat wijk-</p>	<p>Haagweg d.d. 13 juli 2009 van de Milieudienst West-Holland. Dit is een update van het advies van 14 mei 2008. Dit advies verwijst in paragraaf 3.1 naar een e-mail van 31 maart 2008 van de gemeente aan de Milieudienst West-Holland waarin de huidige en verwachte verkeersintensiteiten worden vermeld. Er zijn door de gemeente cijfers aangeleverd voor zes scenario's. Scenario 1 gaat uit van alleen een parkeervoorziening op het Haagwegterrein. Scenario 2 gaat uit van alleen een parkeervoorziening op het Morspoortterrein. Scenario 3 is een combinatie van scenario's 1 en 2. Scenario 4 gaat uit van scenario 3, maar met een afgesloten Morsweg. Scenario 5 en 6 gaan uit van scenario 3 met eenrichtingverkeer de ene, respectievelijk de andere kant op. In het advies van de Milieudienst wordt terecht gesteld dat geen wijzigingen in de verkeercirculatie aan de orde zijn en dat het Haagwegterrein qua gevolgen voor de luchtkwaliteit als neutraal kan worden beschouwd ten opzichte van de toekomstige situatie. Daarom is het advies gebaseerd op het scenario 2, en zijn de verkeersintensiteiten van dat scenario vermeld. De berekeningen gaan uit van een parkeergarage op het Morspoortterrein met 600 plaatsen; de capaciteit zal in werkelijkheid kleiner worden.</p> <p>De gemeentelijke Inspraakverordening is van toepassing op de voorontwerpfase van de bestemmingsplanprocedure. De ontwerpfase is in de Wet ruimtelijke ordening geregeld. De wettelijkeinzage termijn is zes weken, zonder verlengingsmogelijkheid.</p> <p>Wij hebben de indieners van een inspraakreactie niet gewezen op de mogelijkheid een klacht t.a.v. de gevolgd procedure in te dienen. In de toekomst zal in inspraaknota's op deze mogelijkheid gewezen worden.</p> <p>In de Wet ruimtelijke ordening gaat de wetgever ervan uit dat 12 weken na het einde van de terinzagelegging het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt vastgesteld (art.3.8.1<sup>e</sup> Wro). Met het bestemmingsplan Transvaal hopen wij deze termijn te halen.</p> <p>In het algemeen zijn wijkverenigingen een goede gesprekspartner van de</p>	<p></p> <p>geen</p> <p>geen.</p> <p>geen</p> <p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p>verenigingen goede gesprekspartners zijn, omdat de gemeente geen zicht heeft op het (dis)functioneren van wijkverenigingen. Vindt er een terugkoppeling plaats van de gesprekken tussen de wethouder en wijkverenigingen naar de Raad toe?</p> <p><i>Ingebracht door:4,7,11</i></p> <p>Enkele bijlagen zijn niet op de website van de gemeente gepubliceerd.</p> <p><i>Ingebracht door:4,11</i></p> <p>Indiener maakt het voorbehoud later in de procedure andere elementen tegen het bestemmingsplan in te brengen, omdat ontwikkelingen elders in de stad van belang zijn voor de parkeergarage en de parkeerdruk in de wijk.</p> <p><i>Ingebracht door:4,11</i></p>	<p>gemeente.</p> <p>Als een vereniging niet goed functioneert kunnen door de leden stappen ondernomen worden. Naast de gesprekken met de buurtverenigingen kunnen de bewoners individueel altijd hun bezwaar tegen een plan cq besluit van de gemeente kenbaar maken. De voorbereiding van de raadsbesluiten wordt door B&amp;W uitgevoerd. De gemeenteraad is niet bij alle facetten van deze voorbereiding betrokken, maar kan desgevraagd alle informatie ontvangen.</p> <p>De onderzoeken die de ondersteuning zijn van het bestemmingsplan zijn op de website van de gemeente gepubliceerd. Dit zijn het luchtkwaliteit- en het akoestisch onderzoek naar de realisatie van de parkeergarage. Beide bijlagen zijn ook ter visie gelegd.</p> <p>De rechterlijke uitleg van de wet Ruimtelijke ordening maakt een pro forma zienswijze mogelijk. De gemeente geeft aan op welke termijn de zienswijze moet zijn aangevuld. Drie weken na het einde van de ter visie termijn heeft de gemeente bij brief van 22 september indieners twee weken (tot 6 oktober) de gelegenheid tot aanvulling gegeven.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>
e2	<p><i>groen</i></p> <p>De groenstrook tussen de Amphoraweg en het spoortalud is momenteel 7 maanden per jaar in gebruik als weide. De strook is populair bij de jeugd, wat vandalisme en graffiti op de achterkant van de bedrijven tot gevolg heeft. Op het industrieterrein is een parkeerprobleem. De uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen door de gemeente is niet voldoende. De ondernemers willen graag het beheer van de groenstrook om vandalisme en het aanbrennen van graffiti te voorkomen. De grond kan deels als parkeerplaats ingericht worden.</p> <p><i>Ingebracht door:3,8</i></p> <p>Het bericht in de Stadskrant d.d. 10-7-'09 staat een kaartje waarop de binnenring langs de spoorlijn Leiden – Den Haag is gepland. Blijft de strook langs het spoor groen zoals in het ontwerp staat of wordt hier de binnenring aangelegd?</p> <p>Waarom is in het ontwerp bestemmingsplan geen eis opgenomen voor</p>	<p>De grondstrook achter de bedrijven heeft in het vigerende bestemmingsplan ook de bestemming 'Groen'. In deze wijk is weinig groen aanwezig. Het schaarse groen willen wij handhaven.</p> <p>Het bestemmingsplan heeft een horizon van tien jaar. In die tien jaar zal geen sprake zijn van het realiseren van een ringweg langs het spoor. Onzeker is of dat later wel aan de orde is.</p> <p>De gemeente kent geen norm voor de minimale groenoppervlakte per wijk.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p>de minimale groenoppervlakte in de wijk?</p> <p><i>toegankelijkheid van groen</i> Indiener vraagt op de verbeelding aan te geven welke stukken groen openbaar toegankelijk zijn.</p> <p>Het openbaar groen is onduidelijk vastgelegd. Het compenseren door groenstroken langs de sloten en de spoorlijn is onbegrijpelijk, omdat deze stroken niet openbaar toegankelijk zijn.</p> <p><i>Ingebracht door: 7, A</i> Indiener vraagt het college welke maatregelen zij treft om de vleermuizen in het plangebied te behouden.</p> <p><i>Ingebracht door: 7</i></p>	<p>In de systematiek van bestemmingsplannen zijn groengedeelten, die liggen op gemeente grond aangegeven met Groen (G). Deze zijn in beginsel ook openbaar toegankelijk. Uitgezonderd de bij woningen behorende tuinen wordt groengebied op particuliere grond waarbij het behoud van het groene gebied wordt voorgestaan, aangegeven met de bestemming Tuin (T).</p> <p>In het gemeentelijk beheer wordt extra aandacht geschonken aan vleermuizen door o.a. dode bomen te laten staan en boomstructuren in stand te houden/ te verbeteren. Voor Transvaal worden geen speciale maatregelen getroffen. Ontwikkelingen in Transvaal brengen de populatie niet in gevaar mits gewerkt wordt aan de hand van de gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen. Er zijn in Transvaal voldoende locaties in de buurt waar overwinteringplekken mogelijk zijn en waar eventueel soorten naar kunnen uitwijken.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>
e3	<p><i>molenbiotoop De Put</i> Gezien de toeristische, culturele, economische waarde van de molen vraagt indiener de molenbiotoop voor molen De Put op te nemen. De tekst t.a.v. het belang van een molenbiotoop rond molen De Put is niet duidelijk.</p> <p><i>Ingebracht door: 2,6,7</i></p>	<p>Een molenbiotoop wordt alleen voor historische molens in een bestemmingsplan opgenomen. De instandhouding van de windvang door molen De Put zal bij bouwplannen binnen een straal van 400 meter rond de molen een zwaarwegend aspect zijn.</p>	geen
e4	<p><i>Morsweg 55:</i> Kan de gemeente onderzoek doen naar een verhuizing van de bedrijven aan Morsweg 55 naar het voormalige Wernink terrein?</p> <p><i>Ingebracht door: 7</i></p>	<p>De gronden van Morsweg 55 zijn particulier eigendom. Een verhuizing van de bedrijven zal door de eigenaar en de gebruikers geïnitieerd moeten worden.</p>	geen
e5	<p><i>terrein voormalig bedrijf Wernink:</i> Waarom krijgt de Amphoraweg niet de primaire bestemming bedrijventerrein, maar wordt gekeken of hier studentenhuysvesting gerealiseerd kan worden?</p>	<p>Voor het terrein zijn nog geen concrete plannen bekend en heeft de bestemming bedrijf (B). In de concept gemeentelijke structuurvisie is het voormalige terrein van Wernink genoemd als mogelijkheid voor studentenhuysvesting. De structuurvisie geeft globaal aan waar functies/bestemmingen kunnen komen. De</p>	geen

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
		uitwerking van deze globale bestemmingen zal in de toekomst worden opgepakt.	
	Waarom zoekt de gemeente niet naar water gerelateerde bedrijven voor dit terrein met een aanlegkade voor binnenschepen? <i>Ingebracht door: 7</i>	Als het terrein van Wernink weer aan een bedrijf (bedrijven) uitgegeven wordt, zal door de gemeente zeker gekeken worden naar watergebonden bedrijven.	geen
e6	<i>bedrijven aan de Morsweg:</i> De Morsweggarage is vanaf begin 2009 niet meer in bedrijf. De gemeente mag minimaal twee jaar na het stoppen van de bedrijvigheid de bestemming wijzigen. Hoe kan het dat in de volgende fase van het bestemmingsplan de plannen voor het terrein voldoende concreet zijn om de bestemming van de gronden te wijzigen?  Wordt voor de vaststelling van het bestemmingsplan een inspraakprocedure gevolgd?  Waarom krijgt de voormalige garage niet de bestemming wonen?  Het appartementencomplex Morsweg ligt niet aan de Morsweg, maar aan de Rijnsoever.  <i>Ingebracht door: 2, 6, 7 en A</i>	De bevoegdheid van de gemeente om de aanduiding op een perceel te wijzigen (art.3.6) is in het bestemmingsplan opgenomen om langdurige leegstand te kunnen voorkomen. Nu de eigenaar van het gebied van de Morsgarage bouwplannen heeft voor huisvesting van werkende jongeren op het terrein is er geen noodzaak de gemeente de bevoegdheid van artikel 3.6 niet gebruiken.  De aanvraag voor een ontheffing en bouwvergunning voor de plannen op het terrein van de Morsgarage volgen de normale procedure en zullen ter inzage worden gelegd.  Het bestemmingsplan Transvaal is een conserverend plan. Ontwikkelingen worden alleen meegenomen als zij voldoende concreet zijn om direct te worden bestemd. Bij de ter visie legging was dit voor het terrein van de Morsgarage nog niet het geval en is de functie van de garage in het bestemmingsplan opgenomen. Hetzelfde geldt voor een mogelijke ontwikkeling op het terrein van Wernink  Het bestemmingsplan volgt de kadastraal aanduiding.	geen  geen  geen  geen
e7	<i>beeldbepalende panden/ monumenten/ beschermd stadsgezicht:</i> Indiener stelt voor de panden Morsweg 146 en 146A ook aan te wijzen als beeldbepalend pand, omdat zij één geheel vormen met de rij Morsweg 148-160A.	Morsweg 146 en 146a vormen inderdaad één geheel met 148 en moeten dan ook worden toegevoegd aan de lijst.	<i>Toelichting:</i> toevoegen aan de lijst van beeldbepalende panden in paragraaf 4.3.3 de panden Morsweg 146 en 146A <i>Verbeelding:</i> toevoegen van de aanduiding karakteristiek [ka] aan de panden Morsweg 146

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
e8	<p>De verhelings van de vensters van de panden Morsweg 192 t/m 210 is alleen op de begane grond toegepast. De eenvoudige architectuur van de panden was in 1926 een voorwaarde van de gemeente Leiden. Indiener vraagt de panden aan te wijzen als beeldbepalend pand.</p> <p>In het oude bestemmingsplan staat vermeld dat de Morskade als geheel bescherming als beschermd stadsgezicht verdient. Indiener vraagt nogmaals alle panden van de Morskade als beeldbepalend aan te wijzen en de Morskade als geheel aan te wijzen als beschermd gebied met een hoge historische waarde.</p> <p><i>Ingebracht door:7</i></p> <p><i>Woonbestemming</i></p> <p>Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan wordt de bestemming Wonen een generieke bestemming die niet meer gespecificeerd is.</p> <p>Het vigerende bestemmingsplan kent een onderverdeling tussen gezinsbewoning, studentenhuisvesting, alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens. Het verdwijnen van dit onderscheid kan tot bijzonder onwenselijke situaties leiden. Als burger biedt het bestemmingsplan totaal geen rechtsbescherming meer aan dergelijke situaties.</p> <p>Als aan een pand de bestemming eengezinswoning is toegekend, zal het die ook moeten behouden. Deze zekerheid vervalt op het moment dat de bestemming generiek wordt: Wonen. Het is niet ondenkbaar dat het pand verwordt tot een kamerverhuurpand of een studentenhuis of pension voor buitenlandse weknemers.</p>	<p>De eenvoudige architectuur is op zich geen belemmering voor het opnemen op de lijst beeldbepalende panden. Naast de verhelings van de vensters zijn echter ook op meerdere plaatsen roedeverdelingen verwijderd, is voegwerk ingrijpend gewijzigd en is metselwerk grotendeels vernieuwd (nr. 198). Ook de oorspronkelijk voordeuren zijn bij veel woningen verwijderd en vervangen door niet gelijkende ontwerpen. Al met al is daardoor het karakter en de kwaliteit van de oorspronkelijke architectuur te sterk gewijzigd om toevoeging aan de lijst te rechtvaardigen. Losse straten komen niet in aanmerking voor aanwijzing als beschermd stadsgezicht. Hierbij gaat het om grotere aaneengesloten gebieden, zoals de binnenstad en de zuidelijke schil, met onder andere een stedenbouwkundige waarde.</p> <p>In april 2000 heeft de gemeenteraad van Leiden het rapport 'Bestemmingsplan Nieuwe Stijl' geaccordeerd. Het rapport is een handleiding voor het maken van bestemmingsplannen. De aanleiding voor dit project was de constatering dat de wijze waarop tot dan toe bestemmingsplannen worden gemaakt, zowel inhoudelijk als visueel, verbeterd kan worden. Door een vergelijkbare opzet en werkwijze van bestemmingsplannen kan hierin meer afstemming worden verkregen. Ook wil de gemeente de bestemmingsplannen globaler (d.w.z. hoe meer een bestemmingsplan toelaat zonder dat een aanvullende afweging en besluitvorming nodig is hoe globaler) en flexibeler (hoe groter de mogelijkheid tot wijzigingen en ontheffing na het voeren van een bepaalde procedure hoe flexibeler het plan) maken. Daarmee kan binnen bepaalde randvoorwaarden een zo groot mogelijke ontplooiingsruimte voor burgers en particulier organisaties worden gereali-</p>	<p>en 146A.</p> <p>geen</p> <p>Geen</p> <p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p>Met het ontwerpbestemmingsplan wordt een paradijs voor huisjesmelkers c.q. uitbaters van kamerverhuurpanden gecreëerd.</p> <p>De specifieke mogelijkheid om bij een aantal panden nog een winkel uit te baten verdwijnt met dit ontwerp.</p> <p>Indiener verzoekt de gemeente om het mogelijk maken van onbeperkte kamerverhuur te heroverwegen. Indiener wijst hierbij op een uitspraak van de Voorzieningenrechter van de rechtbank Utrecht inzake het splitsen in appartementen d.d. 31 juli 2008. Indie-</p>	<p>seerd. Gewenste ontwikkelingen kunnen gemakkelijker worden gerealiseerd.</p> <p>Gestreefd is naar een globaal en flexibel bestemmingsplan, dat niettemin voldoende rechtszekerheid en duidelijkheid aan de burger biedt. Daarbij geldt het uitgangspunt dat regels (voorschriften) niet méér regelen dan in beleidsmatige zin nodig is.</p> <p>Elke functie (zoals 'wonen', 'bedrijven', 'maatschappelijk') kent standaardregels. De globaliteit komt in ruimere doeleindenomschrijvingen in de regels tot uiting dan tot dan toe gebruikelijk is. Zo is er een verzamelbestemming voor alle verschillende vormen van 'wonen.' Dit verhoogt de flexibiliteit en sluit goed aan op het volkshuisvestingsbeleid.</p> <p>Waar nodig kan, uit oogpunt van volkshuisvestingsbeleid en/of overlast, binnen de bestemming een differentiatie worden aangebracht voor bijvoorbeeld wooneenheden, meergezinswoningen en bijzondere woonvormen. Hier is afstemming met het beleid onder gevolg van de Huisvestingswet noodzakelijk voor wat betreft wooneenheden, splitsing en samenvoeging.</p> <p>Het illegaal verhuren van kamers binnen woningen wordt niet getolereerd. Er wordt gewerkt aan beleid om het zonder vergunning van het college omzetten van een zelfstandige woonruimte in drie of meer onzelfstandige woonruimtes of zelfstandige woonruimte als kamerverhuurpand te exploiteren of te doen exploiteren.</p> <p>Daar waar detailhandel binnen de bestemming Woondoeleinden mogelijk is, is dit op de verbeelding aangeduid (dh). Een verdere uitbreiding achten wij om planologische en volkshuisvestelijke redenen ongewenst.</p> <p>Hierboven is reeds uiteengezet wat de plannen van de gemeente zijn om onbeperkt kamerverhuur tegen te gaan. De betreffende uitspraak van de Voorzieningenrechter Utrecht d.d. 31 juli 2008 heeft betrekking op het illegaal horizontaal splitsen van 2 zelfstandige</p>	<p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen.</p>

	<b>Samenvatting ingekomen reactie</b>	<b>Reactie van het college</b>	<b>Gevolgen voor het voorgestelde besluit</b>
	<p>ner is van oordeel dat de rechter onderschrijft dat het onwenselijk is dat bestaande eengezinswoningen in appartementen worden gesplitst vanwege de gevolgen die intensievere bewoning van woningen, die hier niet voor zijn gebouwd, voor straat en buurt meebrengt.</p> <p>Deze uitspraak is perfect toepasbaar op de wijk Transvaal, aldus indiener.</p> <p><i>Ingebracht door: B</i></p>	<p>woningen in drie 2 kamerappartementen. De gemeente was niet bereid om voor het onderhavige gebruik van de betreffende woning een vrijstelling van het bestemmingsplan te verlenen en trad handhavend op.</p> <p>Het was de gemeente die het onwenselijk achtte dat bestaande eengezinswoningen in appartementen worden gesplitst vanwege de gevolgen die intensievere bewoning van woningen, die daar niet voor zijn gebouwd, voor straat en buurt meebrengt.</p> <p>Onder meer op grond van dit argument oordeelde de Voorzieningenrechter dat hierdoor een concreet zicht op legalisatie ontbrak. De gemeente is terecht handhavend opgetreden.</p>	
e9	<p><i>uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven Amphoraweg:</i></p> <p>Een aantal bedrijven aan de Amphoraweg draaien momenteel goed en zouden graag uitbreiden. Kunnen deze uitbreidingen in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden?</p> <p><i>Ingebracht door:3,8</i></p>	<p>Bestemmingsplannen leggen, afgezien van ontwikkelingsplannen in het gebied, de bestaande contouren van gebouwen vast. Voor uitbreidingen van de bedrijfsgebouwen kan een ontheffingsprocedure gevoerd worden.</p>	geen
e10	<p><i>status 10KV station</i></p> <p>Functioneert het 10KV station nog steeds?</p> <p><i>Ingebracht door:7</i></p>	<p>Het elektriciteitshuis aan de Rijzichstraat is door NUON in gebruik voor laag (10KV) en midden spanning. Op de verbeelding is het nutsgebouw niet juist geplaatst - het gebouw staat tegen de spoorlijn Alphen a/d Rijn - Leiden aan.</p>	<p><i>Verbeelding:</i> de bestemming van het huidige nutsgebouw verwijderen; het gebouwtje naast de spoorlijn Alphen a/d Rijn – Leiden bestemmen als Bedrijf-Nuts (B-N)</p>
<b>Thema F: verkeersaspecten</b>			
f1	<p><i>routes langzaam verkeer</i></p> <p>De Morsweg sluit voor brommobielen niet aan op de Dr. Lelylaan. Indiener stelt een tekstwijziging in paragraaf 5.4: "Voor langzaam verkeer, zijnde brom/fietsers, sluit de Morsweg aan op het brom/fietspad van de Dr. Lelylaan".</p>	<p>Volgens de wet is de brommobiel een bromfiets. Zo is de maximum snelheid beperkt tot 45 km/h, moet de bestuurder een bromfietsrijbewijs hebben en hoeft de eigenaar geen motorrijtuigenbelasting te betalen. Op veel punten is de brommobiel echter gelijkgesteld aan een auto. Zo is een helm verplicht wanneer er geen autogordels aanwezig zijn. Een brommobiel mag niet op een fietspad, autoweg, autosnelweg en wegen met een gesloten verklaring voor langzaam verkeer</p>	geen



	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p>Indiener stelt voor in het bestemmingsplan te regelen dat voor voetgangers de tunnel onder de Churchillbrug veiliger wordt en een beschermde oversteekplaats over het verlengde van het trottoir van de Morsweg op de Dr. Lelylaan wordt aangelegd, zodat de Amphoraweg en het Diamantplein gemakkelijker te bereiken zijn.</p> <p>Indiener stelt voor om de Morsweg tussen Lage Morsweg en Spoorlijn Leiden – Utrecht te ontlasten door het ontsluiten van de kruising middels het aanbrengen van verkeerslichtinstallatie voor alle verkeer.</p> <p><i>Ingebracht door:7, A</i></p>	<p>(C9 borden) rijden.</p> <p>Brommobielen worden gebruikt door mensen die geen rijbewijs B hebben. Veel brommobielrijders zijn al wat ouder. Sinds september 2005 geldt er een kentekenplicht en sinds 1 oktober 2009 een AM-rijbewijsplicht.</p> <p>Een kleinere variant van de brommobiel, de Canta beter bekend als Arola of invalidervoertuig, is smaller te weten 1,10 meter. Deze mag wel op het fietspad rijden, maar ook op de rijvaan (binnen de bebouwde kom, daar buiten op het aanwezige fietspad). deze is niet kentekenplichtig (verzekeringsplaatje is voldoende) en mag zonder bromfietsrijbewijs bereden worden. De Canta valt echter niet onder de categorie brommobielen, maar onder de invalidervoertuigen.</p> <p>De brommobielen zijn verschillend uitgevoerd en voor hen gelden verschillende regelingen. Nu een passende tekst voor alle brommobielen niet mogelijk is, blijft de tekst ongewijzigd. De oversteek van de Lelylaan tussen de Morsweg en de Amphoraweg is inderdaad niet ideaal is voor langzaam verkeer. Het tunneltje is smal, sociaal niet veilig en komt uit op een trottoir dat geblokkeerd wordt door auto's. Gezien de omgeving zal een oversteekplaats niet veelvuldig gebruikt worden. Het is een omgeving waar voor fietsers of voetgangers niet vaak een bestemming zal zijn. Hierdoor zal een beveiligde oversteek niet veelvuldig gebruikt worden en is het aanbrengen van een beveiligde oversteekplaats niet nodig.</p> <p>Een verkeersregel installatie wordt gebruikt om de afwikkeling op een kruispunt te verbeteren. Dat betekent dat een ontsluiting van de Morsweg regelen met verkeerslichten tot een betere verkeersafwikkeling zou moeten leiden, waardoor het gebruik van dit gedeelte van de Morsweg aantrekkelijker wordt. Overigens is een verkeersregelinstallatie tussen het kruispunt met de Haagweg en de spoorlijn ongewenst. Door een noodzakelijke koppeling met de</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
		regeling bij de Haagweg en de spoorwegovergang zal zich bij spoorwegsluitingen of afwikkelingsproblemen bij het kruispunt op de Haagweg, op de poot Morsweg zuid een wachtrij ontwikkelen. Tenslotte wordt verwezen naar hetgeen hierover onder punt II –f 6 van de inspraaknota is gesteld.	
f2	<p><i>parkeer probleem in de wijk:</i> De wijk Transvaal II heeft ook een parkeerprobleem o.a. door de aanwezigheid in de wijk van het Café, de roeivereniging Die Leythe (M.N. tijdens de soosavond en de wedstrijden) en door de nabijheid van het LUMC.</p> <p>Hoe wordt de parkeernorm bij verenigingen berekend?</p> <p>Waarom worden bij sportvelden en –hallen wel parkeerplaatsen in bestemmingsplannen opgenomen en kan dit niet in het bestemmingsplan Transvaal (zie inspraaknota II-f5).</p> <p>Het aangeven van de fietsenstallingen, bouwwerken bij de roei- en zeilvereniging lijkt voor indiener noodzakelijk.</p> <p><i>Ingebracht door: 7, A, B</i></p>	<p>In Transvaal I zal - wanneer de garage Morspoort gereed is - betaald parkeren worden ingevoerd. De omgeving zal dan ook worden 'gemonitoord'. Wanneer dan blijkt dat overig Transvaal ook een probleem heeft (gekregen), zullen wij onderzoeken of in deze wijk ook parkeerregulering nodig is. In de kadernota Bereikbaarheid is alleen voor de wijk Transvaal I parkeerregulering opgenomen.</p> <p>De norm passen we alleen toe bij nieuwbouw. In dit geval betreft het een bestaande situatie. De parkeernorm voor een café bedraagt 6 pp's per 100 m2 bvo. Voor verenigingen is binnen de gemeente geen norm aanwezig. Overigens hebben veel wijken, die een sportcomplex herbergen, hier op gezette tijden last van. In wijken waar de ruimte voor eventuele extra parkeer capaciteit ontbreekt, zijn geen maatregelen mogelijk.</p> <p>In de systematiek van bestemmingsplannen wordt de mogelijkheid voor parkeergelegenheden, fietsenstallingen e.d. aangegeven in de bestemmingsomschrijving van bv. de bestemming Verkeer of Verblijfsgebied e.d. Er is geen aparte bestemming Parkeren of Fietsenstalling.</p> <p>Bouwmogelijkheden en de daarbij behorende regels zijn in de betreffende bestemmingregels opgenomen. Gebouwde parkeervoorzieningen of parkeerterreinen worden op de verbeelding (plankaart) weergegeven met een aanduiding 'pg' of 'p' in de bestemming Verkeer.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p> <p>geen</p>
f3	<p><i>gevolgen verkeersmaatregelen op de Morsweg</i> De verkeersmaatregelen heeft de situatie op de Morsweg niet verbeterd. De sluiproute via de Vondellaan, Lage Morsweg en Morsweg is een belangrijk punt voor de veiligheid en de leefbaarheid van de wijk Transvaal. Onderneemt de gemeente maatregelen te-</p>	<p>Wij zijn van mening dat de verkeersmaatregel op de Haagweg de situatie wel verbeterd heeft. De indruk bestaat dat met werkzaamheden op de Willem de Zwijgerlaan verkeersstromen anders door de stad gaan, hetgeen ook van invloed is op dit kruispunt.</p>	<p>geen</p>

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
	<p>gen deze sluiproute?</p> <p>Dit bestemmingsplan lijkt indiener een goede aanleiding om te kijken naar de doorstromingsmogelijkheden voor wijkbewoners.</p> <p><i>Ingebracht door: 7,B</i></p>		
f4	<p><i>openbaar vervoer</i></p> <p>Tijdens de 3 oktoberfeesten is de Morsweg de omleidingroute voor de stadbussen. Kan deze situatie duidelijk in het bestemmingsplan worden opgenomen?</p> <p><i>Ingebracht door: 7</i></p>	<p>Het (tijdelijke) gebruik van een weg door bussen is een verkeersmaatregel en is als zodanig geen onderwerp dat in een bestemmingsplan wordt opgenomen.</p>	geen
<b>Thema G: zicht op de Rijn / woonboten in de Rijn</b>			
g1	<p><i>zicht op de Rijn:</i></p> <p>Indiener heeft een inspraakreactie ingediend over het slechte zicht vanaf de Morsweg op de Rijn, terwijl de gemeente niet handhavend optreedt tegen illegale bouwactiviteiten. Het antwoord in de inspraaknota bevreemdt de indiener omdat in het oude bestemmingsplan een bouwverbod tot 15 meter vanaf de oever gold. Indiener vraagt om handhaving van de zichtlijnen en een verbod op schuttingen en kleine bouwwerken binnen 15 meter van de oever.</p> <p><i>Ingebracht door: 7</i></p>	<p>Binnen de verschillende bestemmingen mogen, binnen bepaalde regels, op-, aan- en bijgebouwen worden gerealiseerd</p> <p>In het vigerende bestemmingsplan is bouwen tot 15 of 10 meter uit de oever niet toegestaan achter enkele woonblokken. Het bouwverbod garandeert een groene oever, maar geeft vanaf de Morsweg niet meer zicht op de Rijn. Wij zijn van mening dat een groene oever een goede uitstraling geeft en we nemen de beperking in het nieuwe bestemmingsplan op. O.g.v. de systematiek van de Wro krijgen de gronden de bestemming 'Tuin'.</p>	<p><i>Regels:</i> toevoegen artikel 9 'Tuin'.</p> <p><i>Verbeelding:</i> de bestemming van een strook van 15 meter breed achter de woonblokken Morsweg 12 t/m 38 en 192 t/m 224 en van 10 meter achter de woonblokken Morsweg 86 t/m 108 en 114 t/m 138 te wijzigen in 'Tuin'(T).</p>
g2	<p><i>woonbootligplaatsen aan de Morskade:</i></p> <p>Indiener verzoekt de maatvoering van de woonboten niet in het bestemmingsplan vast te leggen, maar te regelen in de woonschepenverordening. In het bestemmingsplan zou alleen geregeld moeten worden dat maximaal vijf woonschepen in het plangebied mogen liggen. De toegestane maten voor woonboten is groot. Mocht de maatvoering toch in het bestemmingsplan geregeld worden dan verzoekt indiener de maten naar beneden aan te passen.</p> <p><i>recreatieplek Morskade:</i></p> <p>Indiener vraagt de gemeente de open plek aan de Morskade te bestemmen als recreatieplek.</p> <p><i>Ingebracht door: 6</i></p>	<p>De woonbootligplaatsen zijn geregeld in de APV, de ligplaatsenverordening en in bestemmingsplannen. Besloten is in alle nieuwe bestemmingsplannen de regeling voor de woonboten volledig op te nemen, zodat in de toekomst de verordening overbodig wordt. De regeling zoals in het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen is gelijklopend aan de verordening.</p> <p>De open plek heeft nu de bestemming 'Groen'. De plek is openbaar toegankelijk en kan voor recreatieve doeleinden gebruikt worden.</p>	<p>geen</p> <p>geen</p>
<b>Thema H : milieuaspecten</b>			

	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het voorgestelde besluit
h1	<p><i>milieuzonering bedrijven:</i> Bij de bedrijven aan Morsweg 55 wordt door derden illegaal milieubelastende afval gedumpt. Indiener vraagt voor de veiligheid en ter voorkoming van het illegaal dumpen de weg naast Morsweg 55 niet open te stellen voor doorgaand verkeer. <i>Ingebracht door: 7</i></p>	<p>Binnen de bestemming 'Verkeer' bestaat geen onderscheid in de soort weg waar de bestemming op rust. Buiten dat het afsluiten van deze weg voor doorgaand verkeer dit vraagstuk naar verwachting niet zal oplossen, is de inrichting van een weg niet in een bestemmingsplan geregeld.</p>	geen
h2	<p><i>route gevaarlijke stoffen:</i> De officiële route voor gevaarlijke stoffen leidt niet door de wijk, de alternatieve route wel. Indiener stelt voor de alternatieve route Morssingel-Morsweg-Rijnzichtstraat in het bestemmingsplan te vermelden. Liever zou hij zien dat ook de alternatieve route van gevaarlijke stoffen niet meer door de wijk zou plaatsvinden. <i>Ingebracht door: 7</i></p>	<p>De route van gevaarlijke stoffen is geregeld in het besluit m.b.t. tot het vervoeren van gevaarlijke stoffen, vastgesteld door de gemeenteraad in juni 2003. Een bestemmingsplan voegt niets toe aan deze regeling.</p>	geen
h3	<p><i>overstromingsgevaar:</i> Op de risicokaart van de Provincie is aangegeven, dat in het plangebied sprake is van overstromingsgevaar. In de inspraaknota wordt alleen ingegaan op de grondwaterstand en niet op het overstromingsgevaar. Indiener vraagt maatregelen tegen het overstromingsgevaar in het bestemmingsplan op te nemen. <i>Ingebracht door: 7</i></p>	<p>De risicokaart van de Provincie is niet zeer gedetailleerd. Wij hebben de exacte gegevens van de grondwaterstand nagekeken en hieruit is af te leiden dat bij de feitelijke grondwaterstand in de wijk van een overstromingsgevaar geen sprake is. Het peil van het oppervlaktewater (boezem) is ca. -0.60 cm. ten opzichte van NAP. Het maaiveld van de wijk Transvaal ligt gemiddeld op +0.25 cm. ten opzichte van NAP. Dit houdt in dat het maaiveld gemiddeld 85 cm. boven het peil van het boezemwater ligt. Dus de kans op overstromingsgevaar is niet aanwezig. Deze getallen zijn voor een groot deel van de gemeente Leiden toepasbaar.</p>	geen
h4	<p>Aangezien de verbeelding ontbrak houdt indiener het recht voor in komende procedures hiertegen nog bezwaar aan te tekenen. <i>Ingebracht door: 6</i></p>	<p>Wij hebben in het Stadhuis en het Stadsbouwhuis het boek met toelichting, regels en bijlagen en de twee verbeeldingen ter inzage gelegd. Na 6 weken zijn de stukken opgehaald. Sinds de start van de ter inzage termijn staan alle bestanden op de website van de gemeente. Wij hebben alle indieners van een pro forma zienswijze tot 5 oktober de gelegenheid gegeven hun zienswijze aan te vullen.</p>	geen

## 4. Staat van wijzigingen

### 4.1 Naar aanleiding van ingediende zienswijzen

1. *paragraaf 6.6: de tekst beleid van het Hoogheemraadschap van Rijnland t.a.v. verharding van onbebouwde gronden toevoegen*  
Verharding onbebouwde gronden  
Binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland is het verboden om onbebouwde grond te verharden. Bij toename van verharding van de gronden is altijd een ontheffing van het Keur van het hoogheemraadschap van Rijnland noodzakelijk. Bij toename van verharding 500 m<sup>2</sup> is compensatie in de vorm van 15% extra oppervlaktewater vereist.  
Voor projecten met te verharden oppervlak kleiner dan 500 m<sup>2</sup> is geen compensatie vereist, tenzij:
  - sprake is van meerdere te ontwikkelen min of meer aaneengesloten bouwplannen die bij elkaar groter zijn dan 500 m<sup>2</sup>;
  - het nieuw aan te leggen verhard oppervlak meer dan 10% van het oppervlak van het peilvak (waarin betreffend verhard oppervlak wordt aangelegd) beslaat;
  - het betreffende peilvak de toename van de piekafvoer door uitbreiding van het verhard oppervlak niet kan verwerken.
2. *Paragraaf 4.3.3: twee panden toevoegen aan de lijst van beeldbepalende panden: Morsweg 146 en 146A*
3. *aanduiding 'karakteristiek' [ka] toevoegen aan twee panden: aanduiding [ka] toevoegen aan Morsweg 146 en 146A*
4. *Nuts gebouw aan de Rijnzichtstraat opnemen: toevoegen aan het gebouwtje langs de spoorlijn Alphen a/d Rijn – Leiden aan de Rijnzichtstraat de bestemming Bedrijf-Nuts (B-N).*
5. *bestemming Nuts gebouw aan de Rijnsoever verwijderen: de bestemming van het huidige nutsgebouw verwijderen.*
6. *toevoegen artikel 9 'Tuin':*  
**Artikel 9      Tuin**  
  
**9.1      Bestemmingsomschrijving**  
  
De op de verbeelding voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen en voor het behoud van groene gebieden met de daarbij behorende bomen, toegangspaden, terrassen, waterpartijen en beplantingen.  
  
**9.2      Bouwregels**  
  
Op of in de voor "Tuin" aangewezen gronden mogen geen gebouwen en bouwwerken -geen gebouwen zijnde- worden opgericht.  
  
**9.3      Nadere regels inzake het gebruik**  
  
Het is niet toegestaan deze gronden:
  - te gebruiken voor parkeerdoeleinden;
  - te verharden, behoudens bestrating en toegangspaden met een oppervlakte van niet meer dan 30% met een maximum van 50 m<sup>2</sup> per perceel.
7. *bestemming van stroken langs de Rijn wijzigen in 'Tuin' (T):*

een strook van 15 meter breed achter de woonblokken  
Morsweg 12 t/m 38 en 192 t/m 224;  
een strook van 10 meter breed achter de woonblokken  
Morsweg 86 t/m 108 en 114 t/m 138.

## 4.2 Ambtshalve wijzigingen

### 4.2.1 Verbeelding

1. *aanduiding 'detailhandel' (d) toevoegen:*  
aanduiding detailhandel (dh) toevoegen aan het perceel Morsweg 234
2. *aanduiding horeca (h=cat.2) toevoegen aan:*  
Morsweg 23  
Morsweg 40
3. *wijzigen aanduiding horeca categorie 2 (h=cat.2 in horeca categorie 4 (h=cat.4) :*  
Morsweg 5  
Morsweg 63
4. *aan de legenda wijzigen c.q. toevoegen:*  
Bestemming:  
    'T' (Tuin)  
aanduidingen:  
    h=cat2 horeca categorie 2  
    h=cat4 horeca categorie 4  
    dh detailhandel  
    wa water  
    v verkeer
5. *aanduiding water (wa) toevoegen:*  
op de locatie waar de spoorlijn Utrecht-Leiden de Rijn kruist  
op de locatie waar de spoorlijn Den Haag- Leiden de Rijn kruist  
op de locatie waar de Morsweg de Morssingel kruist
6. *aanduiding verkeer (v) toevoegen:*  
op de locatie waar de spoorlijn Den Haag-Leiden de Lage Morsweg kruist

### 4.2.2 Regels

1. *artikel 6 Groen lid 1 aanvullen met:*  
toegevoegd aan de doeleinden omschrijving in 6.1b:  
    parkeerplaatsen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde  
toegevoegd aan de doeleinden omschrijving in 6.1c:  
    leidingen en nutsvoorzieningen
2. *toevoegen aan artikel 10 Verkeer*  
**10.1** e. nutsvoorziening;  
    f. ondergrondse inzamelpunten voor recycling van papier, glas en kleding;  
    g. daar waar de gronden zijn aangeduid met (wa) zijn deze tevens bestemd voor water
3. *toevoegen aan artikel 11 Verkeer-Railverkeer het sublid 11.1 onder d*  
    d. daar waar de gronden zijn aangeduid met (v) zijn deze mede bestemd voor verkeer
4. *toevoegen aan artikel 12 Water het sublid 12,1 onder e*

5. Gronden met de aanduiding '(v) op de verbeelding zijn mede bestemd voor verkeer toevoegen aan artikel 12 Water een lid 12,4 Aanlegvergunning.

## **12.4 Aanlegvergunning**

### 12.4.1 Aanlegverbod

Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het college van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het (gedeeltelijk) vergraven, dempen, ondertunnelen of overkluizen van watergangen en waterpartijen.

### 12.4.2 Uitzonderingen op aanlegverbod

- b. Het verbod als bedoeld in is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:
1. normaal onderhoud en normaal beheer vergen;
  2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
  3. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.
- c. De werken en werkzaamheden als bedoeld in zijn slechts toelaatbaar indien en voorzover de belangen van waterhuishoudkundige aard of de beroeps- of recreatievaart hierdoor niet onevenredig worden aangetast.

### 12.4.3 voorwaarde voor aanlegvergunning

Alvorens omtrent het verlenen van een aanlegvergunning te beslissen, winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de waterbeheerder.

6. *Verwijderen artikel 13 Wonen eerste lid onder g (was dubbel vermeld) en invoegen een nieuw lid 1, onder e:*
- e. detailhandel op de begane grond, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding (dh);

7. *Tekst artikel 13.2.4. (Aan- en uitbouwen en bijgebouwen) verwijderen en vervangen door:*

### 13.2.4 Aan- en uitbouwen en bijgebouwen

Voor het bouwen van aan- en uitbouwen en bijgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- d. Aan- en uitbouwen mogen uitsluitend 3 meter breed worden gebouwd;
  - e. Aan- en uitbouwen mogen uitsluitend 2,5 meter diep worden gebouwd;
  - f. Aan- en uitbouwen mogen tot maximaal 2 meter van de zijdelingse perceelgrens worden gebouwd;
  - g. De hoogte van aan- en uitbouwen mag niet hoger zijn dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw plus 0,25 m;
  - h. De hoogte van bijgebouwen mag niet meer dan 3 meter bedragen;
  - i. Aan- en uitbouwen mogen de denkbeeldige lijn, te meten vanaf het punt waar de voorgevel en de zijgevel van het hoofdgebouw samenkomen en met een hoek van 45° ten opzichte van de zijgevel van dat hoofdgebouw, niet overschrijden;
  - j. De gezamenlijke oppervlakte van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen mag niet meer bedragen dan 50 % tot ten hoogste 30 m<sup>2</sup> van het totale oppervlak van het bouwperceel.
  - k. Dakterrassen op aan- en uitbouwen, bijgebouwen, platte daken en overkappingen zijn niet toegestaan.
8. *Artikel 19.2. Vrijwaringszone – Molenbiiotoop is aangevuld met een ontheffingsmogelijkheid voor hogere bebouwing en de daarbij behorende procedureregels.*

### 19.2.3 Ontheffing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 19.2.1, sub a en b, teneinde hogere bebouwing toe te laten, mits daardoor de windvang, het functioneren en de zicht-

baarheid van de molen niet in onevenredige mate wordt aangetast.

#### 19.2.4 Procedureregels

- a. Voorafgaande aan het verlenen van een ontheffing als bedoeld in artikel 19.2.3. winnen burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij een molendeskundige instantie met betrekking tot de vraag of bij het bouwplan de belangen van de molen als werktuig en beeldbepalend element voldoende worden ontzien en de eventueel te stellen voorwaarden;
- b. bij het verlenen van de ontheffing als bedoeld in lid 19.2.3 zijn de algemene procedureregels zoals in artikel 21 van deze regels.

### **4.2.3 Toelichting**

1. *Paragraaf 4.3.2. is ingevuld met een tekst Molenbiotoop Zuid-Holland*
2. *Aan paragraaf 4.3.3. is aan het slot tekst met betrekking tot de "Nota cultureel erfgoed Leiden" opgenomen.*
3. *Paragraaf 4.4.3. : tekst over Bodemkwaliteitskaart (2002) vervalt en is vervangen door een tekst over het 'Besluit bodemkwaliteit (2008)'*
4. *Paragraaf 4.9.3 is aangevuld met een tekst over de Kadernota Bereikbaarheid*
5. *Paragraaf 8.7. ad Aan- en uitbouwen en bijgebouwen: in een na laatste alinea opgenomen percentage van 80% en aantal m<sup>2</sup> van 60 is gewijzigd in 50% resp. 30 m<sup>2</sup>;*

De zin is nu:

'Om de percelen grotendeels open te houden mogen deze voor maximaal 50% bebouwd worden, met daarnaast een maximum van 30%.'

6. *Paragraaf 8.8. (Algemene bepalingen) Aan het slot over windmolens is een alinea toegevoegd luidende:*  
  
*'Binnen een straal van 100m. mogen helemaal geen bouwwerken worden opgericht. Burgemeester en wethouders hebben de mogelijkheid ontheffing te verlenen van de zogenaamde molenbiotoop, mits daardoor de windvang, het functioneren en de zichtbaarheid van de molen niet in onevenredige mate worden of kunnen worden aangetast.'*
7. *In paragraaf 9.1.(Bedrijven en milieuzonering) is een derde alinea ingevoegd luidende:*  
  
*Sinds maart 2009 is de geactualiseerde handreiking 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009 beschikbaar. Ten opzichte van de handreiking d.d. 16 april 2007 zijn de wijzigingen beperkt. Belangrijkste wijzigingen zijn de aanpassingen aan de Wet ruimtelijke ordening en het toevoegen van de SBI-codering 2008 in de bijlagen.*
8. *aanpassing tekst paragraaf 9.2 Bodem:*  
*eerste alinea, laatste zin 'Nieuwe ontwikkelingen worden niet mogelijk gemaakt' is gewijzigd in 'Nieuwe ontwikkelingen met woningbouw of andere milieugevoelige onderdelen, worden niet mogelijk gemaakt.*  
*In de laatste alinea is na het woord 'ontwikkelingen' ingevoegd: 'met woningbouw of andere milieugevoelige onderdelen'.*
9. *Paragraaf 10.2 DuBo-pluspakket is aangevuld met de volgende tekst:*  
  
*In juni 2009 is het Dubo- pluspakket geactualiseerd door introductie van een rekenprogramma "Ge-meentelijke Praktijk Richtlijn (GPR) -Gebouw". De duurzaam- bouwen -prestaties kunnen hiermee gemakkelijker worden berekend en gecontroleerd.*
10. *Paragraaf 11.1 is in verband met de grondexploitatie aangevuld met de volgende tekst:*

#### Grondexploitatie



Op grond van het feit dat de bouwgrond ter plaatse van de garage van de gemeente is, is de gemeente verantwoordelijk voor het wetslagen van het plan. De gemeente voert de grondexploitatie, draagt de kosten en ontvangt de opbrengsten uit hoofde van gronduitgifte. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid verzekerd. Op deze grond is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie bij derden niet aan de orden en zogenaamd anderszins verzekerd. Voor het overige bepaalt de gemeente het tijdvak en de fasering als bedoeld in art.6.13 lid 1 van de Wro en de uitwerking van regels als bedoeld in art. 6.13 lid 2 van de Wro. Derhalve behoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld (conform de situatie zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 van de Wro).