

Zienswijzennota behorende bij het

Bestemmingsplan ‘Schipholweg 66-128 te Leiden’

25 oktober 2024

1. Inleiding

Het bestemmingsplan ‘Schipholweg 66-128 te Leiden’ heeft betrekking op het gebied tussen de Schipholweg (even zijde), Dellaertweg, de spoorlijn Leiden – Amsterdam en de brandweerkazerne met bovengelegen appartementen (Schipholweg 130).

Dit gebied is onderdeel van de gebiedsontwikkeling ‘Schipholweg’. Deze gebiedsontwikkeling gaat uit van transformatie van de Schipholweg en omgeving van hoofdzakelijk een monofunctioneel kantorengedrag naar een gemengde stadswijk met ruimte voor wonen, werken en overige functies. De gemeenteraad heeft de kaders voor deze gebiedsontwikkeling vastgelegd in de ‘Gebiedsvisie Schipholweg’.

Voor een drietal kantoorpanden aan de even zijde van de Schipholweg, met de adressen Schipholweg 66, Schipholweg 68 en Schipholweg 70-128, is een plan gemaakt door Ontwikkelcombinatie Schipholweg BV (bestaande uit VORM en de Oudendal Groep). Dit plan gaat uit van sloop van de bestaande drie kantoorpanden en nieuwbouw van een gebouw bestaande uit een stedelijke laag met daarop drie torens van 62 meter, 90 meter en 73 meter hoogte.

2. Inzage termijn

Om de beoogde nieuwbouw mogelijk te maken dient een nieuw bestemmingsplan vastgesteld te worden.

Het ontwerp van dit nieuwe bestemmingsplan ‘Schipholweg 66-128 te Leiden’ heeft conform artikel 3.4 Awb gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze periode was er voor eenieder de gelegenheid een zienswijze in te dienen. Deze zogeheten zienswijzenperiode duurde van 29 december 2023 t/m 8 februari 2024. In deze periode zijn in totaal 12 zienswijzen ingediend, waarvan twee gelijklopend. Alle zienswijzen zijn op tijd ontvangen. Naderhand is er één zienswijze ingetrokken.

3. Leeswijzer

In paragraaf 4 staat het proces beschreven na de zienswijzetermijn. De ingediende zienswijzen zijn in paragraaf 5 van deze zienswijzennota samengevat weergegeven en beantwoord. De zienswijzennota sluit af met een conclusie in paragraaf 6.

4. Vervolg bestemmingsplanprocedure

Het bestemmingsplan is, met de aanpassingen zoals die zijn genoemd in de 'Staat van wijzigingen' in paragraaf 6, aan het college aangeboden. Het college heeft besloten het bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad aan te bieden. Voordat de gemeenteraad besluit wordt het bestemmingsplan besproken in de raadscommissie. Dit gaat in twee keer: Tijdens de eerste raadscommissie krijgen degenen die een zienswijze hebben ingediend de mogelijkheid om hun zienswijze mondeling toe te lichten. Bij een tweede raadscommissie wordt het bestemmingsplan inhoudelijk behandeld en adviseert de raadscommissie de gemeenteraad om het plan, met of zonder wijzigingen, vast te stellen.

Tijdens de raadsvergadering besluit de gemeenteraad over het vaststellen van het bestemmingsplan. Op dat moment kunnen er door raadsleden amendementen ingediend worden. Als een amendement wordt aangenomen leidt dat ook tot een wijziging van het bestemmingsplan.

Als het bestemmingsplan door de gemeenteraad is vastgesteld wordt dat besluit bekendgemaakt. Het bestemmingsplan is dan weer openbaar te bekijken. Op dat moment is het mogelijk om de rechter te vragen om het besluit en het bestemmingsplan te beoordelen. Dit heet: instellen van beroep. In de publicatie staat precies hoe, waar en wanneer beroep ingesteld kan worden. Daarin staat ook vanaf welk moment het bestemmingsplan gaat gelden.

Nadat het bestemmingsplan is gaan gelden (in werking is getreden) wordt het automatisch onderdeel van het omgevingsplan. De aanvraag om omgevingsvergunning voor een bouwplan wordt getoetst aan het omgevingsplan.

5. Beantwoording van de zienswijzen

In onderstaand overzicht worden de ingekomen zienswijzen samengevat en beantwoord.

- In de 1^e kolom is de zienswijze genummerd
- In de 2^e kolom is met een letter aangegeven door wie de zienswijze is ingediend
- In de 3^e kolom is de zienswijze samengevat
- In de 4^e kolom is de beantwoording van de zienswijze opgenomen
- In de 5^e kolom tenslotte is aangegeven of de zienswijze wordt overgenomen en zo ja, op welke manier

Deze zienswijzennota is een bijlage van het bestemmingsplan en deze moet online gepubliceerd worden. Daarom staan hier geen namen of andere persoonsgegevens in. In de tweede kolom is daarom met een letter aangegeven door wie de zienswijze is ingediend. Die letter verwijst naar een aparte vertrouwelijke lijst met namen van de indieners.

Nummer	Ingediend door	Samenvatting van de zienswijze	Beantwoording van de zienswijze	Gevolgen voor het voorgenomen besluit
1	A	De plannen zouden volgens de bewonersbrief vanaf 29 december 2023 ter inzage liggen via de aangegeven site. Dit is op 1 januari 2024 niet het geval. Dit is ernstig, het gaat hier om een zeer ingrijpend plan.	De publicatie van het bestemmingsplan heeft op de juiste wijze plaats gevonden. Het bestemmingsplan is ook beschikbaar gesteld op de in de publicatie en de bewonersbrief aangegeven websites. Daarnaast was het ook mogelijk om de stukken te bekijken in het Stadskantoor, Bargelaan 190, van maandag t/m vrijdag tussen 9:00 en 17:00 uur. Wij kunnen deze zienswijze dan ook niet goed plaatsen.	Geen.
2	B	Door de provincie Zuid-Holland is de Maredijkmolen aangewezen als een bijzondere molenbiotoop. Dit houdt in dat de molen, bij verstoring van de biotoop, op een goede manier ruimtelijk moet worden ingepast. Hoe dit gedaan kan worden is aan de gemeente, in overleg met de eigenaar van de molen. Door de gemeente is hiervoor een rapport opgesteld: "Molenverbeteringsplan Maredijkmolen en molen De Herder". In dit verbeterplan is een aantal concrete maatregelen opgenomen ter verbetering van de molenbiotoop van de Maredijkmolen. Deze maatregelen zijn echter gedurende het proces afgezwakt. Het resultaat is dat er niets verbetert voor de Maredijkmolen.	Op basis van het provinciaal beleid is het oprichten van nieuwe bebouwing binnen een bijzondere molenbiotoop mogelijk, mits de molen en de molenbiotoop op een goede manier ruimtelijk worden ingepast. Omdat het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan Schipholweg 66 – 128 is gelegen binnen de bijzondere molenbiotoop van de Maredijkmolen, is een molenverbeteringsplan opgesteld. Het doel van dit molenverbeteringsplan is het waarborgen van een goede inpassing van de molen en de molenbiotoop bij de voorgenomen herontwikkeling(en) aan de Schipholweg, alsmede het verbeteren van het gebruik van de molen. Anders dan indiener van de zienswijze, zijn wij van mening dat de benoemde maatregelen in het molenverbeteringsplan wel degelijk bijdragen aan het verbeteren van het gebruik van de Maredijkmolen. Dit lichten wij hieronder nader toe. In het molenverbeteringsplan is het verleggen van de Maredijkbrug als een van de maatregelen benoemd. Hierdoor worden meer draaiuren gecreëerd voor de Maredijkmolen en derhalve kan deze maatregel naar onze mening worden beschouwd als een verbetering. Aan deze maatregel kan uitvoering worden gegeven, zodra dit bestemmingsplan – met het molenverbeteringsplan als bijlage – wordt vastgesteld. Vanaf dat moment wordt deze maatregel ingepland en vervolgens uitgevoerd. Een andere maatregel is het visueel aantrekkelijker inrichten van het erf. Onder meer vanwege de financiële bijdrage van	Ja. Het molenverbeteringsplan is aangepast: hierin is nu de kap van de drie populieren opgenomen als een van de uit te voeren maatregelen.

		<p>Indiener van deze zienswijze wil dat de 3 populieren in de Marienpoelstraat, langs de Poelwetering, worden gekapt en dat de Maredijkbrug wordt verlegd.</p>	<p>de ontwikkeling aan de Schipholweg 66 – 128 aan dit molenverbeteringsplan, is het treffen van een dergelijke maatregel mogelijk.</p> <p>Over de drie populieren langs de Poelwetering, die indiener graag verwijderd ziet, kunnen wij het volgende zeggen. In het definitieve molenverbeteringsplan is opgenomen dat deze drie bomen gekapt zullen worden. Bij de compensatie voor deze kap wordt rekening gehouden met de beleidsregels voor groenaanplant binnen molenbiotopen zoals die door het college in 2009 zijn vastgesteld. Dat houdt in dat bomen die hoog kunnen groeien buiten de molenbiotoop worden gecompenseerd of dat er binnen de molenbiotoop wordt gecompenseerd in de vorm van laagblijvend groen. De oever langs de Poelwetering wordt op natuurvriendelijke wijze heringericht tot een ecologisch waardevolle groenstrook.</p> <p>De benoemde maatregelen in het molenverbeteringsplan leiden naar onze mening tezamen tot een goede inpassing van de Maredijkmolen alsmede tot een verbetering van het gebruik van de molen. De zienswijze leidt derhalve tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
3	B	<p>Afspraken over groenbeheer worden niet nageleefd: al in 2009 heeft het college beleidsregels vastgesteld over hoe om te gaan met groen in de molenbiotoop, hier wordt echter niet naar gehandeld. De molenbiotoop van de Maredijkmolen verslechtert hierdoor steeds meer. Indiener van deze zienswijze wil harde afspraken met de gemeente</p>	<p>Wij begrijpen deze zienswijze: in 2009 heeft het college de ‘Algemene beleidsuitgangspunten groenbeheermaatregelen molenbiotopen’ vastgesteld. Hierin is onder andere vastgelegd dat “<i>Opschot van zaailingen van bomen binnen de 100 m biotoop van een Leidse molen te allen tijde worden verwijderd.</i>” In het groenbeheerplan voor de Maredijk en omgeving is opgenomen dat er jaarlijks gemaaid wordt waardoor zaailingen en opschot ook geen kans hebben op te groeien tot bomen.</p> <p>Wij zullen goed in de gaten houden dat dit jaarlijkse beheer ook daadwerkelijk uitgevoerd wordt. Dit doen we in overleg met de molenaar: signalen dat er niet gemaaid wordt zijn dan voor ons</p>	<p>Ja. Het molenverbeteringsplan is aangepast zodat ook het inmiddels afgegraven eilandje er uit is gehaald.</p>

		<p>over actief groenbeheer binnen de molenbiotoop.</p>	<p>aanleiding hier direct naar te kijken. Wij waarderen het dan ook om hier bericht over te krijgen en in te grijpen indien dit nodig is.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is onlangs al het opgaande groen rond de Maredijkmolen weer teruggezet tot maaiveld in het kader van jaarlijks beheer.</p> <p>Het eilandje tussen de Maredijkmolen en het Lugdunummerrein waar vaak opschot op kwam is inmiddels afgegraven en open water geworden. Hierdoor is er geen kans meer op opkomende zaailingen. In het molenverbeteringsplan is deze wijziging ook opgenomen in maatregel 1.</p> <p>Door het afgraven tot onder waterpeil ontstaat een ecologisch waardevolle plek en krijgen zaailingen geen kans om te groeien omdat zij permanent onder water staan.</p> <p>Hierdoor is er geen kans meer dat in dit gedeelte zaailingen opkomen die van negatieve invloed op de molen(biotoop) zijn.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze tot een aanpassing van het molenverbeteringsplan en daarmee tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
4	C	<p>Er zijn geen ondergrondse parkeerplekken voorzien voor de kantoren, woningen en detailhandel/horeca (zoals wel bij Lorentz, Octagon en De Geus). Een autoparkeernorm voor bewoners op 0,0 zetten is asociaal en onaanvaardbaar.</p> <p>Er wordt in het bestemmingsplan alleen een beperkt aantal bovengrondse autoparkeerplekken gebouwd</p>	<p>In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het aspect parkeren. Op grond van artikel 11.1 lid 1 van het bestemmingsplan geldt dat bij activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a en/of onder c van de Wabo is vereist (de activiteiten bouwen en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan), ten behoeve van het parkeren van auto's, fietsen en het laden en lossen in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw of het bijbehorende perceel, dan wel op of onder het betreffende terrein. Bij de beoordeling van de vraag of voldoende ruimte is aangebracht, geldt op grond van artikel 11 van het bestemmingsplan dat dit wordt beoordeeld aan de hand van de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden.</p>	Geen.

		<p>waardoor het bouwproject nog hoger wordt.</p>	<p>Ten behoeve van het realiseren van parkeerplaatsen dient voldaan te worden aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. In deze beleidsregels is, ten aanzien van de plek van de parkeerplaatsen, enkel bepaald dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd (artikel 2 van de Beleidsregels). Uit de Gebiedsvisie Schipholweg volgt daarnaast de randvoorwaarde dat parkeren geclusterd en inpandig wordt opgelost, in het basement of ondergronds. Het realiseren van ondergrondse parkeerplaatsen is zodoende geen vereiste. De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de vereisten uit de Beleidsregels en Gebiedsvisie: het parkeren wordt immers inpandig opgelost in het basement van het gebouw. Voor wat betreft de gehanteerde parkeernorm geldt het volgende.</p> <p>De parkeernorm voor bewoners is inderdaad 0,0. Hiertoe is gebruik gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid die artikel 11 lid 1 sub c van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 biedt. Wij vinden het belangrijk om de voetganger, de fietser en de OV-gebruiker te stimuleren. Deze vervoerswijzen sluiten aan bij een locatie als deze, waarbij zowel het station als de binnenstad met alle voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn gelegen. Op deze manier wordt autobezit niet gestimuleerd, maar tegengegaan. In het kader van een duurzamere modal split (keuze van vervoerswijze) vinden wij dit een belangrijk uitgangspunt.</p> <p>Wij vinden wel dat deze maatregel pas kan worden doorgevoerd indien dit niet tot onaanvaardbare overlast elders zorgt: er mogen geen negatieve effecten op de omgeving ontstaan als gevolg van deze afwijking. In artikel 11 lid 1 sub c is daarom een drietal voorwaarden opgenomen, waaraan moet worden voldaan. De voorgenomen ontwikkeling voldoet hieraan. De locatie is immers gelegen binnen een betaald parkeren zone en de locatie is gelegen op minimaal 500 meter kortste loopafstand van een gratis openbare parkeergelegenheid</p>	
--	--	--	---	--

			<p>(voorwaarde 1). Daarnaast wordt tenminste het bezoekersaandeel van de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd (voorwaarde 2) en komen bewoners niet in aanmerking voor een parkeervergunning (voorwaarde 3). Om die reden zijn wij van mening dat er in dit geval geen negatieve effecten op de omgeving ontstaan.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
5	C	<p>Wordt er duurzaam gebouwd en gesloopt? Te denken valt aan materieel, hijskranen, waterpompen op elektriciteit of waterstof en niet op fossiele brandstof.</p> <p>Een WKO-systeem is beter dan beoogde stadsverwarming.</p>	<p>In paragraaf 2.3.3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is reeds beschreven op welke wijze duurzaam wordt gesloopt en gebouwd.</p> <p>De sloop van de huidige gebouwen gebeurt circulair door de scheiding van afvalstromen ten behoeve van hergebruik. Logistiek is het echter niet mogelijk om de afvalstromen binnen het plangebied te hergebruiken. Dit doet echter niet af aan de mate van circulariteit. Daarnaast is het verplicht om bij de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen een MPG op te stellen (Milieu Prestatie Gebouw). Het opbouwen van een MPG-berekening wordt gedaan op basis van een materialenpaspoort. Voor het project zal dan ook het materiaalgebruik worden vastgelegd in een materialenpaspoort. De ambitie voor de voorgenomen ontwikkeling is een MPG-berekening van maximaal 0,7. Daarbij worden producten geselecteerd uit de nationale milieudatabank categorie 2.</p> <p>Voor wat betreft de sloop van de huidige panden is er t.a.v. het te gebruiken materieel sprake van een Ad Blue diesel toepassing bij alle drie de sloopkranen. Een ander belangrijk uitgangspunt voor een duurzame oogst (sloop) is het volgende. Vanuit de bestaande opstallen zal er voor oogst een inventarisatie gemaakt worden van de aanwezige (her)bruikbare materialen. Dit zal de ontwikkelaar / aannemer doen met behulp van het vastgoed informatiesysteem Cirdax. In het kader van de wet Kwaliteitsborging zal door de</p>	Geen.

		<p>aannemer van de nieuwbouw een materiaalpaspoort worden opgesteld.</p> <p>In het stikstofdepositie rapport (bijlage 5 bij het bestemmingsplan) is terug te vinden welk materieel elektrisch zal worden uitgevoerd tijdens de bouw. Tevens wordt tijdens de bouw ingezet op demontabele prefabricatie en de toepassing van circulaire materialen.</p> <p>Indiener van de zienswijze geeft aan dat een WKO-systeem beter is dan de beoogde stadsverwarming. Een collectieve WKO-bron vormt het basis-uitgangspunt voor de verwarming / koeling van de gebouwen. Daarnaast maakt het project gebruik van een hulpaansluiting van Vattenfall voor de warmtelevering. Door het toepassen van de hulpaansluiting zal 70%, van het benodigd vermogen van het gebouw, door de WKO-installatie worden opgewekt. Door 30% van het benodigd vermogen door de hulpaansluiting van Vattenfall te laten leveren, kan de WKO-installatie met 30% opstelcapaciteit worden verkleind. Dit betekent dat ook de elektriciteitsaansluiting van Liander voor de WKO-installatie met 30% verkleind kan worden. Dit is gunstig in relatie tot de netcongestie-uitdaging wat een cruciale rol speelt in het wel of niet doorgaan van bouwprojecten in Nederland.</p> <p>De installatie wordt voorzien van een buffersysteem waarbij de aansluitvermogens laag kunnen blijven én zodat de belasting van het stadsverwarmingsnet tijdens de piekuren wordt geminimaliseerd in relatie tot bestaande en nieuwe aansluitingen in de omgeving van Leiden. Het streven is om de WKO maximaal in te zetten. De technische mogelijkheden worden nader onderzocht.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
--	--	---	--

6	C	<p>Wordt er met heipalen gewerkt of met schroefboorpalen? Heipalen zijn schadelijk voor de omliggende bebouwing.</p>	<p>De wijze van bouwen vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan. Wij begrijpen de zorgen voor schade aan omliggende gebouwen wel.</p> <p>Momenteel wordt nog gewerkt aan de nadere planvorming. In dit stadium (de bestemmingsplanfase) is dan ook nog niet bekend of met heipalen of schroefboorpalen gewerkt wordt. Wel staat te allen tijde voorop dat schade aan omliggende bebouwing moet worden voorkomen. In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) zijn inhoudelijke regels over veiligheid in de directe omgeving van een bouwterrein opgenomen (zie artikel 7.15 Bbl). Bij bouwwerkzaamheden treft de uitvoerder maatregelen om te voorkomen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • personen in de directe omgeving van het sloofterrein letsel oplopen; • personen het bouwterrein onbevoegd betreden; • de veiligheid van omliggende gebouwen en terreinen in gevaar komt. <p>De opdrachtgever voor de bouwactiviteit of de uitvoerder maakt een inschatting van de risico's voor de directe omgeving door de bouwwerkzaamheden. Het format voor de risicomatrix staat in bijlage XVIIIa bij de Omgevingsregeling. De ingevulde risicomatrix leidt tot een score. Bij een score van 12 punten of meer moet de opdrachtgever voor de bouwactiviteit of de uitvoerder van de bouwwerkzaamheden een bouwveiligheidsplan opstellen en een veiligheidscoördinator directe omgeving aanstellen. In het bouwveiligheidsplan staan de maatregelen voor het waarborgen van de veiligheid en het beschermen van de gezondheid in de directe omgeving van het bouwterrein.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
---	---	--	--	-------

7	C	<p>Enkele Natura 2000-gebieden liggen vlak bij het bouwproject Schipholweg 66-128, bijvoorbeeld Meijendel en Berkheijde tussen Den Haag en Katwijk en Coepelduinen (tussen Katwijk en Noordwijk. Hier gelden EU-richtlijnen.</p> <p>Kan de Aerialis-calculatie wel worden toegepast? Is er niet een MER nodig?</p> <p>Het is de vraag of het bouwproject Schipholweg 66-128 wel door kan gaan.</p>	<p>Ten behoeve van het bestemmingsplan Schipholweg 66-128 is een vormvrije MER-procedure doorlopen. Het MER-beoordelingsbesluit is als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan gevoegd. Alle vereiste stikstofonderzoeken zijn eveneens als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. In deze onderzoeken is rekening gehouden met de genoemde Natura 2000-gebieden.</p> <p>De onderzoeken zijn uitgevoerd met de meest recente versie van de AERIUS-calculator die hiervoor kan, en moet, worden toegepast. Uit het MER-beoordelingsbesluit volgt dat het doorlopen van een MER niet noodzakelijk is. Daarnaast volgt uit de stikstofonderzoeken dat er geen toename van depositie van stikstof te verwachten is.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
8	C	<p>Naast VORM bouw doet ook de Oudendalgroep mee aan het project Schipholweg 66-128. Er gaan in Oegstgeest geruchten over asociale winsten op bouwprojecten aldaar door de Oudendalgroep: Moet er geen Bibob-en VOG-procedure op dat bedrijf worden toegepast?</p>	<p>In het kader van dit bestemmingsplan is geen Bibob onderzoek gedaan. De Wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (hierna: Wet Bibob) geeft een bestuursorgaan de bevoegdheid een aangevraagde beschikking te weigeren dan wel een gegeven beschikking in te trekken indien ernstig gevaar bestaat dat de beschikking mede zal worden gebruikt om:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. uit gepleegde strafbare feiten verkregen of te verkrijgen, op geld waardeerbare voordelen te benutten, of b. strafbare feiten te plegen. <p>Het vaststellen van een bestemmingsplan betreft niet het verlenen van een beschikking en is een andersoortige bevoegdheid waarop de Wet Bibob niet van toepassing is. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan speelt de Wet Bibob geen rol en wordt het besluit van de gemeenteraad uitsluitend genomen op gronden van een goede ruimtelijke ordening.</p>	Geen.

9	C	De hittestress neemt toe door alle bouwprojecten in het Stationsgebied.	<p>Door indiener van de zienswijze is niet specifiek gemaakt op welke wijze het plan aan de Schipholweg 66 – 128 een toename van hittestress veroorzaakt. Hittestress houdt in dat je lichamelijke en mentale klachten ervaart die het gevolg zijn van oververhitting. Wij verwachten dat deze zienswijze met name betrekking heeft op mogelijke hittestress als gevolg van oververhitting in de openbare ruimte.</p> <p>Wij proberen de nieuwe bebouwing en openbare ruimte zoveel mogelijk klaar te maken voor de hoger wordende temperaturen. Dit kan worden gedaan door bijvoorbeeld meer groen aan te planten. Dit gebeurt in het stationsgebied en aan de Schipholweg onder andere door waar mogelijk groene daken aan te leggen. Ook in de openbare ruimte is meer aandacht voor groen en het terugdringen van verharding.</p> <p>Ook in het bestemmingsplan voor de Schipholweg 66 – 128 is aandacht voor de gevolgen van klimaatverandering. In de huidige situatie is het plangebied vrijwel volledig verhard en derhalve onvoldoende voorbereid op de gevolgen van klimaatverandering. Enkele adapterende maatregelen tegen de negatieve effecten van klimaatverandering die in het kader van de voorgenomen ontwikkeling worden getroffen zijn bijvoorbeeld het voorzien in regenwaterinfiltratie en het realiseren van een groen dak. Wij durven wel te stellen dat in het stationsgebied en aan de Schipholweg in de toekomst minder oververhitting zal plaatsvinden doordat er in de toekomst meer groen op de daken en in de openbare ruimte aanwezig zal zijn dan nu het geval is.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
10	C	De torens worden alsmaar hoger: in het participatietraject werd	Rondom de Schipholweg ligt een aantal wijken binnen een redelijke afstand van de voorgenomen ontwikkellocatie. Dit zijn Groenoord-	Geen.

		<p>gesproken over 50, 70 en 90 meter, nu is het al 69, 75 en 90 meter. Het blijft maar omhoog gaan.</p>	<p>Noord, Houtkwartier, Maredijkbuurt en Stationskwartier. Voor de bewoners van deze buurten werden algemene informatie- en participatiebijeenkomsten georganiseerd. Deze bijeenkomsten vonden plaats op 12 september 2022, 31 oktober 2022 en 28 juni 2023. Alle bijeenkomsten vonden plaats in het Golden Tulip hotel aan de Schipholweg.</p> <p>Voor wat betreft de bouwhoogte geldt dat vanaf de eerste participatieavond, die plaatsvond op 12 september 2022, is gecommuniceerd dat de toegestane hoogtes uit de door de gemeenteraad vastgestelde Gebiedsvisie Schipholweg het kader vormen voor de voorgenomen ontwikkeling aan de Schipholweg 66 – 128. Dat betekent een algemene bouwhoogte van max. 70 meter met – daar waar het kan – een hoogteaccent van 90 meter. Ook is aangegeven dat om die reden niet geparticipeerd kon worden over de bouwhoogte. Vanwege de vormgeving en positionering van de gebouwen, is de bouwhoogte gedurende het participatieproces aan verandering onderhevig geweest. Hierbij is onder andere gekeken hoe de torens het beste ingepast konden worden in het stadsgezicht, rekening houdend met zichtlijnen vanuit diverse standpunten. Ook zijn te allen tijde de spelregels voor de bouwhoogte uit de Gebiedsvisie Schipholweg als uitgangspunt gehanteerd.</p> <p>Tijdens de diverse participatieavonden is over de (gewijzigde) bouwhoogten gecommuniceerd. Daarnaast zijn de bouwhoogtes van twee van de drie torens, mede naar aanleiding van deze zienswijze, verlaagd. Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een drietal woongebouwen met een hoogte van -uiteindelijk- maximaal 62 meter, 90 meter en 73 meter. Dit was respectievelijk 69, 90 en 75 meter. Doordat de torens verschillen in hoogte en in de uitwerking een differentiatie in beëindigingen zullen krijgen, dragen de gebouwen bij aan een afleesbaar silhouet van vrijstaande hoogteaccenten.</p>	
--	--	---	---	--

			<p>Voor wat betreft de zorg dat de bouwhoogte maar omhoog blijft gaan, kan opgemerkt worden dat de bouwhoogte van ontwerp naar vaststelling van dit bestemmingsplan deels omlaag is gegaan. De bouwhoogten zoals vastgelegd in het bestemmingsplan zijn de maximum bouwhoogten en zijn passend binnen de eerder opgestelde Gebiedsvisie voor de Schipholweg (inclusief het daarop aangenomen amendement). Van deze bouwhoogten kan, zonder het doorlopen van een nieuwe planologische procedure, niet worden afgeweken. De aan te vragen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient derhalve aan de bepalingen uit dit bestemmingsplan te voldoen.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
11	C	<p>Aan de spoorkant komen ramen van de woningen, kantoren en detailhandel/horeca: dit geeft lichthinder s'avonds en s'nachts voor de woningen aan de Boerhaavelaan (gezinswoningen, appartementen) en het Swammerdampad.</p>	<p>De nieuwe bebouwing aan de Schipholweg 66-128 wordt groter dan de huidige bebouwing en woningen zijn, anders dan kantoren, 's avonds langer verlicht. Wij denken inderdaad dat het gebouw dus meer licht kan uitstralen dan in de huidige situatie het geval is. In de zienswijze is echter niet aannemelijk gemaakt dat sprake zal zijn van onevenredige lichthinder als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Anders dan voor bijvoorbeeld bedrijven die grote lichtinstallaties gebruiken (zoals op sportterreinen) gelden voor licht vanuit woningen geen normen. Reguliere consumentenverlichting in woningen is immers niet inherent hinderlijk van aard. Dit is niet anders wanneer sprake is van hoogbouw.</p> <p>De afstand van de beoogde nieuwbouw tot aan de genoemde appartementencomplexen bedraagt minimaal 85 meter, de afstand tot aan de genoemde gezinswoningen bedraagt circa 145 meter. Wij vinden deze afstand, in hoogstedelijk gebied nabij het station, een redelijke afstand om nieuwe woningen toe te voegen en er van uit te gaan dat lichthinder op deze afstand niet tot onevenredige hinder leidt.</p>	Geen.

			<p>Tot slot geldt nog dat geen onevenredige lichthinder wordt verwacht. Vooralnog is het uitgangspunt dat de nieuwe woningen allen noord-zuid zijn georiënteerd. Dat wil zeggen dat deze woningen parallel aan het spoor zijn georiënteerd en niet haaks op het spoor. De uitstraling van licht vanuit woonkamers zal dus niet over het spoor richting Boerhaavelaan en Swammerdampad vallen, maar evenwijdig aan het spoor. Ook zullen de kamers van de woningen aan de spoorzijde kleinere ramen krijgen in verband met de geluidwering. Bovenstaande oplossingen zijn niet in het bestemmingsplan vastgelegd: het bestemmingsplan geeft de maximale planologische kaders weer. Bij de uitwerking van het bouwplan wordt, binnen deze kaders, een omgevingsvergunningaanvraag voorbereid. Dit resulteert in het uiteindelijke bouwplan. Ook in de maximale planologische situatie wordt geen sprake onevenredige lichthinder verwacht.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
12	C	De kantoren en bedrijven zullen aan de spoorzijde en op het dak lichtreclameobjecten plaatsen die ook s'avonds en s'nachts een fel licht zullen uitstralen.	<p>Vooralnog is onbekend of, en zo ja waar, lichtreclameobjecten worden geplaatst. In ieder geval zal bij het plaatsen van lichtreclameobjecten getoetst moeten worden aan het Beleidskader buitenreclame Leiden 2021. Omdat het buitenreclamebeleid invloed heeft op de openbare ruimte is het wel of niet toestaan van de verschillende reclame vormen aan regels gebonden. De basis voor deze regels is opgenomen in de Verordening voor de Fysieke Leefomgeving Leiden 2020. In het Beleidskader buitenreclame Leiden 2021 zijn criteria opgenomen om lichthinder van reclame tegen te gaan. Deze criteria gelden voor alle vormen van reclame met verlichting, waaronder digitaal. Alle reclameobjecten waarin sprake is van de toepassing van licht dienen te voldoen aan de meest actuele versie van de Richtlijn Lichthinder van de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV). Met betrekking tot het verlichtingsniveau van reclameobjecten in de avond en nachturen wordt het dimregime 3a van de gemeente Leiden aangehouden.</p>	Geen.

			Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
13	C	De molenbiotoop van 400 meter wordt niet gerespecteerd. Het hele bouwproject Schipholweg 66-128 kan niet doorgaan omdat het project midden in de molenbiotoop ligt (molen de Herder, Maredijkmolen en Molen en de Valk).	<p>Dit specifieke bouwplan ligt alleen in de molenbiotoop van de Maredijkmolen, en dan alleen het noordelijke deel van het beoogde bouwplan. De Maredijkmolen is aangewezen als zogenaamde 'bijzondere molenbiotoop'. Op basis van het provinciaal beleid is het oprichten van nieuwe bebouwing binnen een bijzondere molenbiotoop mogelijk, mits de molen en de molenbiotoop op een goede manier ruimtelijk worden ingepast. Hoe wij dit doen, is in overleg met de eigenaar van de molen en de provincie Zuid-Holland besproken en vastgelegd in een zogenaamd molenverbeteringsplan. Dit molenverbeteringsplan is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.</p> <p>Uit de zienswijze kunnen wij niet opmaken wat er aan dit molenverbeteringsplan zou ontbreken en wat maakt dat de molenbiotoop niet wordt gerespecteerd. Daar komt nog bij dat op de verbeelding van dit bestemmingsplan de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – molenbiotoop' is opgenomen. De bepalingen behorende bij deze gebiedsaanduiding (artikel 10.1) borgen juist de instandhouding van de molenbiotoop.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
14	C	De aangekondigde hoogtes van de drie torens Schipholweg 66-128 worden nog hoger dan de 69, 75 en 90 meter door de erbovenop geplaatste apparatuur (lichtreclames, airco, liftschachten etc.).	<p>In het bestemmingsplan is inderdaad opgenomen dat ondergeschikte bouwdelen hoger mogen zijn dan de maximaal toegestane bouwhoogte. Dit geldt overigens voor ten hoogste 50% van het totale dakvlak (met uitzondering van zonnepanelen: deze mogen het dakvlak voor 100% beslaan). Wij vinden dit aanvaardbaar omdat het om ondergeschikte bouwdelen gaat.</p> <p>Overigens is de maximale bouwhoogte van twee van de drie torens verlaagd. De maximale bouwhoogte bedraagt nu 62, 73 en 90 meter.</p>	Geen.

			Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
15	C	De eigenaren/bewoners van de woningen aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad zullen planschade oplopen door de bouw.	<p>Het kan zijn dat een ontwikkeling leidt tot waardevermindering van grond en bouwwerken in de omgeving. Er kan dan sprake zijn van recht op nadeelcompensatie of een tegemoetkoming in planschade. In dit geval zou er nog sprake kunnen zijn van planschade. Het besluit over het vaststellen van dit bestemmingsplan is immers een besluit op grond van de Wet ruimtelijke ordening zoals die gold tot en met 31 december 2023. In de Invoeringswet Omgevingswet staat dat wij in dit geval nog gebruik moeten maken van de Wet ruimtelijke ordening. Of in dit geval inderdaad sprake is van waardevermindering die moet leiden tot een tegemoetkoming in planschade kan pas onderzocht worden nadat dit bestemmingsplan is gaan gelden. Indiener moet dan een verzoek om schadevergoeding indienen binnen vijf jaar nadat dit bestemmingsplan is gaan gelden. Op de website van de gemeente is te lezen welke voorwaarden gelden voor het indienen van een verzoek om schadevergoeding (https://gemeente.leiden.nl/ zoek op: 'planschade').</p> <p>Eventuele waardevermindering van de woningen aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad is daarom geen reden om dit bestemmingsplan niet vast te stellen.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
16	C	Door het bouwproject Schipholweg 66-128 zal er onaanvaardbaar veel lawaai optreden aan de achtergevels en tuinen van de woningen aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad als gevolg van	<p>Naar aanleiding van deze zienswijze zijn door Peutz twee berekeningen gemaakt om het verschil in geluidbelasting inzichtelijk te maken, hierbij zijn onderstaande situaties beschouwd:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In de eerste berekening is bepaald wat de geluidbelasting is met de huidige bebouwing ter plaatse van de beoogde planlocatie. 	Geen.

weerkaatsing van geluid van rijdende treinen en de stationsomroeper.

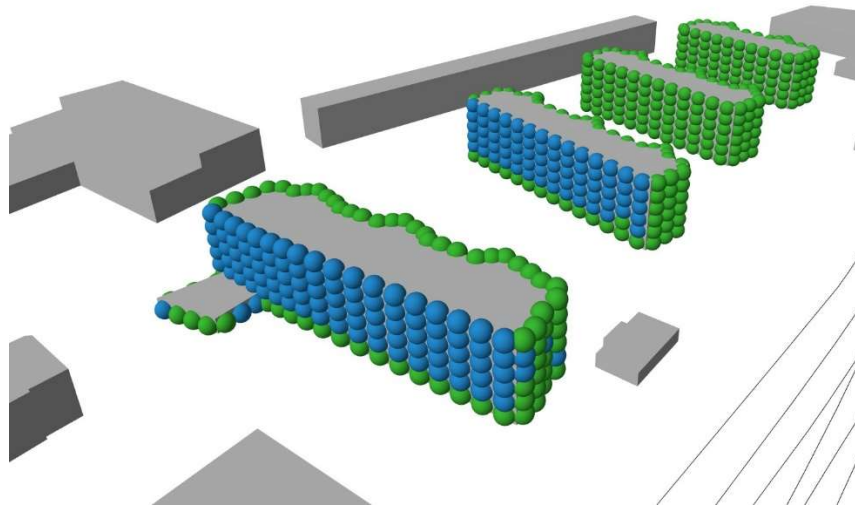
2. In de tweede berekening is de beoogde ontwikkeling (op basis van de maximale planologische mogelijkheden) beschouwd.

Naast de invulling van de planlocatie zijn er geen verschillen tussen de twee modellen. Uit deze twee modellen is berekend wat de toe- en afname is in de geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad zoals aangegeven op de onderstaande afbeelding.

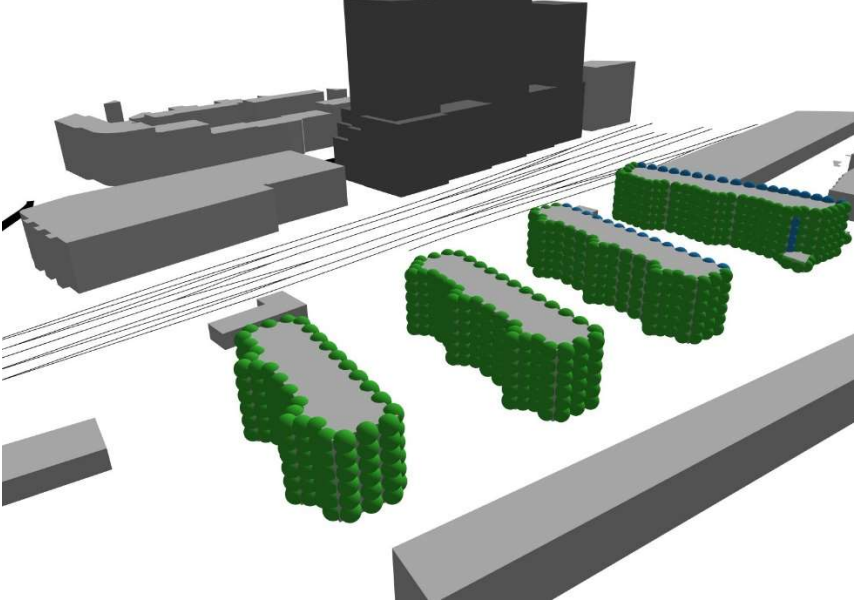


Uit de bovengenoemde berekeningen blijkt dat de maximaal berekende geluidbelasting ter hoogte van de woningen aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad gelijk blijft met de ontwikkeling aan de Schipholweg. Deze maximale geluidbelasting bedraagt 69 dB. Lokaal neemt de geluidbelasting zeer gering toe, de maximale toename bedraagt 1 dB.

Onderstaande afbeeldingen geven de toename van de geluidbelasting weer op de gevel.



- 0,0 - 0,5 toename [dB]
- 0,5 - 1,0 toename [dB]
- 1,0 > toename [dB]

			 <p data-bbox="898 842 1176 946"> ● 0,0 - 0,5 toename [dB] ● 0,5 - 1,0 toename [dB] ● 1,0 > toename [dB] </p> <p data-bbox="891 994 1731 1129"> Vanuit akoestisch oogpunt kan gesteld worden dat een toename van 1 dB nauwelijks voor het menselijk oor waarneembaar is, waardoor deze toename vanuit akoestisch oogpunt niet als hinderlijk wordt beoordeeld. </p> <p data-bbox="891 1174 1731 1238"> Gelet op voorgaande leidt de zienswijze naar onze mening niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. </p>	
17	C	Het ijzer-/kopervijzel van de bovenleidingen en grondspoorstaven zal door de hoge en brede nieuwe gebouwen	Voor wat betreft de regels die gelden voor luchtkwaliteit zijn de belangrijkste regels te vinden in de Wet milieubeheer. In het kader van het bestemmingsplan is beoordeeld of aan de daarin opgenomen regels en de van toepassing zijnde grenswaarden wordt voldaan,	Geen.

		terugkaatsen naar de achterzijde en tuinen van de woningen aan de Boerhaavelaan. Dit is kankerverwekkend. Dit geldt ook voor fijnstof.	<p>waaronder voor fijnstof. In paragraaf 4.5.6 van de toelichting van het bestemmingsplan is hierop ingegaan en daaruit blijkt dat, wanneer de (worst case) bijdrage van het verkeer als gevolg van het voornemen wordt opgeteld bij de achtergrondconcentraties dat, de van toepassing zijnde grenswaarden niet worden bereikt dan wel worden overschreden. Voor wat betreft ijzer/kopervijlsel zijn geen grenswaarden in de Wet milieubeheer opgenomen. In de zienswijze is niet aannemelijk gemaakt dat als gevolg hiervan sprake zal zijn van onevenredige hinder.</p> <p>Deze zienswijze leidt wat ons betreft dan ook niet tot nader onderzoek of een aanpassing aan het bestemmingsplan.</p>	
18	C	De parkeerdruk in de Boerhaavelaan zal toenemen door de 0,0 parkeernorm van het bouwproject.	<p>Wij verwachten niet dat toekomstige bewoners van dit project zullen parkeren in het Houtkwartier. De toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor gemeentelijke parkeervergunningen. Indien ze in het Houtkwartier dagelijks zouden parkeren, kan dat alleen via de automaat of een parkeerapp en dan wordt parkeren voor hen een zeer kostbare zaak.</p> <p>Het bezoekersdeel in de parkeereis voor de woningen moet opgelost worden in de ter plekke te bouwen parkeervoorziening (een garage). De bezoekers van de woningen kunnen daar dus hun parkeervraag oplossen.</p> <p>Bovendien is de loopafstand van het projectgebied naar het Houtkwartier best groot door de fysieke barrière in de vorm van het spoor en de tunnel onder het spoor door. De hemelsbrede afstand is weliswaar klein, maar er bevindt zich geen directe doorgang vanaf het plangebied onder het spoor door naar het Houtkwartier. Er moet dus of via de Oegstgeesterweg of via de Rijnsburgerweg-Kagerstraat-Eijmerspoelstraat worden gereden. Wij verwachten niet dat veel parkeerders hiervoor zullen kiezen, temeer daar betaald parkeren geldt (doordeweeks overdag) in de Boerhaavelaan en omgeving.</p>	Geen.

			<p>Daarnaast is de locatie gelegen op zeer korte afstand van OV-voorzieningen en kent het ook een goede bereikbaarheid per fiets. Het is dus aannemelijk dat veel bezoekers per OV of per fiets de locatie zullen bezoeken.</p> <p>Tot slot is bewust gekozen voor het hanteren van een parkeernorm van 0,0 voor bewoners (en daarmee voor het gebruik maken van de afwijkingsmogelijkheid uit artikel 11 lid 1 sub c van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020). Wij vinden het belangrijk om de voetganger, de fietser en de OV-gebruiker te stimuleren. Deze vervoerswijzen sluiten aan bij een locatie als deze, waarbij zowel het station als de binnenstad met alle voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn gelegen. Op deze manier wordt autobezit niet gestimuleerd, maar tegengegaan. In het kader van een duurzamere modal split (de keuze uit een vervoerswijze) vinden wij dit een belangrijk uitgangspunt.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
19	C	<p>Er zal extra schaduw komen aan de achterzijde van de woningen aan de Boerhaavelaan. Dit leidt tot veel minder bezonning, lagere opbrengst van de zonnepanelen en hogere energiekosten (verwarming hoger zetten). Indiener van deze zienswijze heeft geen vertrouwen in de rapporten van Peutz.</p>	<p>Allereerst stellen wij dat de schaduwtekeningen die bij het bestemmingsplan zijn gevoegd inderdaad door Peutz zijn opgesteld. Peutz is een deskundig bureau en wij hebben ook geen enkele twijfel over de deskundigheid van dit bureau of de aangeleverde onderzoeken. Indiener van deze zienswijze geeft ook niet aan waar het ontbreken van vertrouwen in Peutz op is gebaseerd.</p> <p>Inhoudelijk klopt het dat de beoogde nieuwbouw extra schaduwval op de woningen aan de Boerhaavelaan geeft. Dit effect is voor de gezinswoningen met name te zien in de zomer en dan in de ochtenduren. Over het algemeen treedt de grootste schaduwval op bij de appartementen aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad. Deze schaduwval is dan in de zomer weer afwezig, door de hoogstaande zon, maar wel goed waarneembaar in het voor- en</p>	Geen.

			<p>naseizoen en in de winterperiode. Tussen 11-14 uur is de schaduwwerking te zien.</p> <p>Hoewel wij ons kunnen voorstellen dat, ten opzichte van de huidige situatie, er toename van schaduw zal zijn en dit als nadelig kan worden ervaren, vinden wij het beoogde bouwplan wel acceptabel. Hierbij betrekken wij het feit dat de woningen die extra in de schaduw komen te liggen nabij Leiden Centraal liggen, en dus nabij een hoogstedelijk gebied. Juist in dit gebied vinden wij het belangrijk om woningen toe te voegen, ook met oog op de verwachte modal split (keuze uit een vervoerswijze) van de toekomstige bewoners.</p> <p>Ook betrekken wij het feit dat er weliswaar gedurende een aantal uur per dag schaduw is, maar een groot gedeelte van de dag niet: de schaduwval duurt over het algemeen drie uur per dag, de rest van de dag is er geen schaduwwerking van de nieuwbouw aanwezig. Er wordt voor deze woningen dan ook voldaan aan de lichte TNO-norm. Wij vinden dat op deze locatie aanvaardbaar.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
20	C	De nieuwe hoge gebouwen Schipholweg 66-128 leiden tot horizonvervuiling en passen stedenbouwkundig niet in het rijtje Achmeagebouw en brandweerkazerne/woningen aan de Schipholweg.	<p>Bij het vaststellen van de gebiedsvisie voor de Schipholweg heeft de gemeenteraad er nadrukkelijk voor gekozen om aan de Schipholweg flink te verdichten, en dan met name door de hoogte in te gaan. Dit betekent inderdaad een stedenbouwkundige schaa sprong ten opzichte van de nieuwbouw aan de Schipholweg 130 en ook een (beperkttere) schaa sprong ten opzichte van Achmea. Deze schaa sprong is acceptabel en in lijn met de adviezen van de WML en afdeling stedenbouw tot stand gekomen en ingepast.</p> <p>In de gebiedsvisie zijn voor het thema 'Hoogte, aansluiting op de schaal van Leiden' diverse spelregels opgesteld, om zo een goede stedenbouwkundige inpassing te borgen. Aan deze spelregels is in paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan</p>	Geen.

			<p>getoetst. Daarnaast is ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling een Hoogbouweffectrapportage opgesteld (zie bijlage 19 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit volgt dat het voorgestelde stedenbouwkundige volume een uitwerking is die binnen de kaders Omgevingsvisie, Hoogbouwvisie en Gebiedsvisie Schipholweg valt. Er is een uitgebreide zoektocht gedaan om de volumes zo goed mogelijk in te passen en om de effecten op de historische binnenstad zo beperkt mogelijk te laten zijn. Vanuit enkele standpunten is de zichtbaarheid niet te ontkennen. Met name bij de zichtlijnen 2 en 6 zijn de beoogde volumes aanwezig. In geen van de gevallen leidt dit tot een stedenbouwkundig onaanvaardbare situatie. Wij vinden de hoogbouw gelet op voorgaande goed ingepast in de omgeving en de stad.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
21	C	<p>Er zal een onaanvaardbare wind/storm problematiek optreden. Bij harde wind en zware storm (die steeds vaker optreden) zal een gevaarlijke situatie voor fietsers en voetgangers ontstaan op de Schipholweg en Dellaertweg.</p>	<p>Bij het bestemmingsplan is een windonderzoek bijgevoegd. In dit onderzoek is gekeken naar windhinder en windgevaar. De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Windhinder is iets wat in geen geval geheel te voorkomen is: als het stormt is de wind hinderlijk, wat voor maatregelen er ook getroffen worden. Het is daarom ook de kans op windhinder, die maatgevend gehouden wordt voor de beoordeling van het windklimaat.</p> <p>Voor windhinder wordt een drempelwaarde $v_{DR,H}$ aangehouden van 5 m/s uurgemiddelde windsnelheid op loop- of verblijfsniveau. Bij deze windsnelheid gaan mechanische effecten bij de ervaring van het windklimaat een rol spelen zoals bijvoorbeeld het omslaan van paraplu's, in de ogen waaien van stof en in meer extreme vorm het dichtwaaien van een autoportier en dergelijke. Aan de hand van de NEN 8100 is een beoordeling gegeven van de te verwachten mate van windhinder.</p>	Geen.

			<p>Voor windgevaar wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde $v_{DR;G}$ gehanteerd.</p> <p>Uit het windonderzoek volgt dat er als gevolg van de nieuwbouw geen onaanvaardbare windhinder en geen windgevaar optreden. De stelling in deze zienswijze kunnen wij dus op deze manier ontkrachten. Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
22	C	Welke bijdrage levert de gemeente Leiden aan de realisatie van het bouwproject in de vorm van garanties, kortingen subsidies en overige bijdragen?	<p>De gemeente Leiden heeft een zogenaamde anterieure overeenkomst (AOK) gesloten met de ontwikkelaar. Hierin is het kostenverhaal geregeld. Dit gaat over de kosten die de ontwikkelaar aan de gemeente moet betalen, bijvoorbeeld plankosten. In de AOK zijn geen betalingen van de gemeente naar de ontwikkelaar opgenomen. Eventuele bijdragen van de gemeente aan de ontwikkelaar zijn nu niet aan de orde. Mocht dit in de toekomst aan de orde komen dan zal dat apart besloten moeten worden.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
23	C	Zijn er al gesprekken geweest met afnemers van onderdelen van het bouwproject?	<p>Momenteel bevinden we ons in de bestemmingsplanfase. Het afnemen van onderdelen van het bouwproject is voor de bestemmingsplanfase derhalve niet relevant. Wel kan al opgemerkt worden dat door de Ontwikkelcombinatie Schipholweg reeds gesprekken zijn gevoerd met plaatselijke woningbouwcorporaties voor de afzet van de sociale woningen. Voor de afzet van het overige programma vinden gesprekken plaats met (institutionele) beleggers.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
24	C	Waarom is de hoogbouwvisie van wethouder Terpstra niet gelijk aan de visie van zijn partij CDA? (Hoogbouw/CDA.nl). De	<p>Met de beoogde nieuwbouw wordt een hoogbouwelement toegevoegd aan Leiden. Ten tijde van het vaststellen van de "Gebiedsvisie Schipholweg Leiden" was de Hoogbouwvisie 2007 geldend. In het raadsbesluit van 16 december 2021 is bepaald dat</p>	Geen.

		<p>Hoogbouwvisie Gemeente Leiden stond al jaren op 50 meter hoogte.</p>	<p>voor ruimtelijke ontwikkelingen het hoogbouwbeleid geldt ten tijde van de vaststelling van Nota van Uitgangspunten of een (ontwerp) bestemmingsplan voor die ontwikkeling. Een gebiedsvisie wordt in dit kader gelijkgesteld aan een Nota van Uitgangspunten en derhalve is in de HER getoetst aan de Hoogbouwvisie 2007.</p> <p>In de Hoogbouwvisie 2007 is Leiden verdeeld in een viertal gebiedstypen. Aan de verschillende gebiedstypen zijn toegestane bouwhoogtes gekoppeld. Het plangebied is gelegen op de grens van het Hoogbouwgebied en Stadsboulevards. Het Hoogbouwgebied betreft overwegend middelhoogbouw (20 - 30 meter) met meerdere accenten (max. 60 - 70 meter). De Stadsboulevards betreft overwegend middelhoogbouw (20 - 30 meter) met meerdere accenten (maximaal 40 - 50 meter). Onderbouwd kan afgeweken worden van de hoogtes zoals aangegeven in de gebiedstypen. In de Hoogbouwvisie 2007 is immers gesteld dat een ontwerp voor een specifieke plek aanleiding kan geven tot overschrijding van de hoogtegrens - mits goed gemotiveerd.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een overschrijding van de bouwhoogtes zoals aangegeven in het gebiedstype 'Hoogbouwgebied' en 'Stadsboulevards'. Aanleiding voor deze overschrijding is onder meer de Gebiedsvisie Schipholweg, waarin reeds de maximale bouwhoogten voor het plangebied zijn vastgesteld door de gemeenteraad, te weten maximaal 70 meter en maximaal 90 meter (daar waar het kan). In de Hoogbouweffectrapportage die als bijlage 19 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, is deze afwijking nader gemotiveerd. Kort samengevat volgt uit de Hoogbouweffectrapportage dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten van de Gebiedsvisie Schipholweg Leiden en de criteria en de afwijkingsmogelijkheid uit de Hoogbouwvisie 2007. Ten aanzien van de technische omgevingsaspecten wordt voldaan aan de normen die voor bezonning</p>	
--	--	---	--	--

			<p>en windhinder gelden. Gelet op voorgaande kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling passend is in de omgeving en de zienswijze derhalve niet leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
25	C	<p>Waarom is er geen echte inspraak met de buurt geweest over de bouwplannen/BP Schipholweg 66-128? Er is alleen gebruik gemaakt van de laagste participatieladder: informeren. Er is niets fundamenteels aangepast naar aanleiding van deze participatie.</p>	<p>Wij betreuren het dat indiener van mening is dat er geen fundamentele wijzigingen zijn doorgevoerd in het plan. De Ontwikkelcombinatie Schipholweg (OCSW) heeft in samenwerking met de gemeente Leiden en communicatiebureau Awareness een participatietraject vormgegeven. Op deze manier is geprobeerd belanghebbenden tijdig en volledig te informeren-, adviezen op te halen en te betrekken over en bij de ontwikkelingen van de ontwerpen en plannen van de ontwikkelaar en de inzichten en wensen van de gemeente. Participatie valt of staat bij duidelijkheid aan de voorkant. Derhalve is ook voorafgaand duidelijk gemaakt op welke onderdelen kon worden geparticipeerd en op welke onderdelen niet. Het toegepaste niveau van participatie was raadplegen en adviseren.</p> <p>Op verschillende momenten in het proces is om input van belanghebbenden gevraagd. Met deze inbreng zijn de plannen waar mogelijk aangevuld en is zo goed mogelijk recht gedaan aan de verschillende belangen die er bij dit project aan de orde zijn. Van het volledige participatietraject is een verslag gemaakt. Dit verslag is opgenomen als bijlage 20 bij de toelichting van het bestemmingsplan.</p> <p>De presentaties tijdens de bijeenkomsten van 12 september 2022, 31 oktober 2022 en 28 juni 2023 en de verslagen daarvan (zie bijlage 21, bijlage 22 en bijlage 23 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan), laten zien hoe de plannen zich in antwoord op de inbreng vanuit de omgeving hebben ontwikkeld. In het verslag over het participatieproces, zoals opgenomen in bijlage 20 van het ontwerpbestemmingsplan, is hiervan een samenvatting opgenomen. Daarin is ook duidelijk gemaakt wat de overwegingen zijn</p>	<p>Geen.</p>

			<p>geweest bij het vinden van een balans tussen de urgentie van de woningbouwopgave, kwaliteit van gebouwen en inpassing en haalbaarheid.</p> <p>Wij zijn van mening dat uit het doorlopen participatietraject geen fundamentele wijzigingen zijn gekomen die doorgevoerd hadden moeten worden in het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Wel is het bouwplan, mede naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan, aangepast. Onder andere de hoogte van de torens is deels gewijzigd: twee torens zijn lager geworden en de torens zijn ook slanker geworden. Deze wijzigingen worden doorgevoerd in het vast te stellen bestemmingsplan.</p> <p>Deze zienswijze leidt wat ons betreft dan ook niet tot een aanpassing aan het bestemmingsplan.</p>	
26	C	De hoogtes van 90 meter en 75 meter voldoen niet aan de gebiedsvisie Schipholweg.	<p>Deze hoogtes vallen binnen de gebiedsvisie Schipholweg, te weten maximaal 70 meter en maximaal 90 meter (daar waar het kan). Daaraan wordt voldaan. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 10C en zienswijze 20C van deze nota.</p> <p>De zienswijze leidt gelet op voorgaand niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
27	C	De 7 populieren in de binnentuin van het Swammerdampad (bij de spoorlijn) komen geheel in de schaduw te liggen en zullen mogelijk sterven.	<p>Op basis van het bezonningsonderzoek – dat als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen, zie bijlage 19 HER – blijkt dat deze populieren niet de gehele dag in de schaduw komen te liggen. Uit dit onderzoek blijkt dat er in het voor- en naseizoen en in de winter in de ochtenduren (grootweg tussen 9 uur en 12 uur) schaduwval over de populieren komt. Dit is slechts een aantal uur op een dag. In de zomer staat de zon zo hoog dat er in het geheel geen schaduwval over de populieren heen komt.</p> <p>Wij zijn het dus niet eens met de stelling dat de populieren geheel in de schaduw komen te liggen (en daardoor mogelijk zullen sterven) en</p>	Geen.

			de zienswijze leidt derhalve niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.	
28	C	De vragen, opmerkingen en suggesties van bewoners en belanghebbenden tijdens de inloopbijeenkomst op 24 januari 2024 dienen openbaar te worden gemaakt.	<p>Van de genoemde informatieavond is geen verslag gemaakt. Dit kan dus ook niet openbaar worden gemaakt. Deze avond was met name bedoeld om aan eenieder de mogelijkheid te bieden de plannen in te zien en hierover in gesprek te gaan met de aanwezige ontwikkelaars en ambtenaren. Hier is ook door een grote groep geïnteresseerden gebruik van gemaakt. Er is daarom ook afgezien van het opmaken van een verslag van de avond.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
29	C	De adviezen van de Welstandscommissie dienen openbaar te worden gemaakt, alsmede de wensen van de gemeente die hebben geleid tot aanpassing van de oorspronkelijke bouwplannen.	<p>De adviezen van de welstandscommissie zijn openbaar. Deze adviezen kunnen worden opgevraagd bij de Welstands- en Monumentencommissie Leiden via het volgende e-mailadres: wml@leiden.nl.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
30	C	Er dient een nadere onderbouwing te worden gegeven van de andere positionering van de woontorens, het groter aantal woningen, de verdeling naar categorieën woningen (sociaal, midden en duur) en de gewijzigde bouwhoogten van het bouwplan.	<p>In de toelichting van het bestemmingsplan is een uitvoerige onderbouwing opgenomen van de positie en hoogte van de torens, het aantal woningen en de verdeling van woningtypen. Deze onderbouwing is terug te vinden in hoofdstuk 2 van de toelichting van het bestemmingsplan. De indiener van de zienswijze heeft ons niet duidelijk gemaakt op welke onderdelen van deze onderbouwing hij/zij een nadere toelichting wenst te ontvangen.</p> <p>Overigens wordt het bestemmingsplan, mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen, wel op enkele onderdelen aangepast: de torens worden deels lager en slanker. Ook wordt het maximum aantal woningen aangepast: van maximaal 635 naar 580.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze tot een gedeeltelijke aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Ja: de bouwhoogtes en slankheid van de torens is aangepast. Twee van de drie torens worden lager en alle drie de torens worden slanker dan opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

31	C	De gemaakte afspraken tussen de gemeente en VORM over de zaken zoals genoemd hierboven dienen openbaar te worden gemaakt.	<p>In het ontwerpbestemmingsplan is in de regels opgenomen dat er maximaal 635 woningen gebouwd mogen worden. Dit aantal wordt, mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen, aangepast naar maximaal 580.</p> <p>In de toelichting van het bestemmingsplan is ook een verdeling opgenomen van de verschillende typen woningen in het beoogde plan. De privaatrechtelijke afspraken zijn vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Van het sluiten van de anterieure overeenkomst zal openbaar kennis worden gegeven (artikel 6.24 lid 3 Wro). Daarnaast wordt een zakelijke beschrijving van de inhoud van de overeenkomst ter inzage gelegd (artikel 6.2.12 Bro). De inhoud van de anterieure overeenkomst hoeft echter niet openbaar te worden gemaakt.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
32	C	Er moet nader worden onderbouwd waarom het hoogste deel van de 2 hoogste woontorens van het project als een hoogteaccent kan worden aangemerkt.	<p>In de toelichting van het bestemmingsplan is hierover het volgende opgenomen: <i>“Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een drietal woongebouwen met een hoogte van 62 meter, 90 meter en 73 meter. Doordat de woongebouwen verschillen in hoogte en in de uitwerking een differentiatie in beëindigingen zullen krijgen, dragen de gebouwen bij aan een afleesbaar silhouet van vrijstaande hoogteaccenten.”</i></p> <p>Er is dus sprake van een hoogteaccent als gevolg van het verschil in hoogte en het verschil in uitwerking van de beëindigingen van de torens. Een nadere onderbouwing hiervan is ons inziens niet noodzakelijk. Daar komt nog bij dat de onderbouwing voor de beoogde hoogbouw als geheel is beschouwd in de Hoogbouweffectrapportage, die als bijlage 19 bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen.</p> <p>Wellicht ten overvloede wordt nog opgemerkt dat de architectonische uitwerking van de ontwikkeling (en dus ook de hoogteaccenten)</p>	Ja. De maximale bouwhoogte van de twee lagere torens wordt verlaagd. Hierdoor zal de middelste, hoogste toren nog meer een hoogteaccent gaan vormen.

			<p>plaatsvindt bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Die uitwerking wordt getoetst aan het Beeldkwaliteitsplan. Dit is ook in de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt. Op die manier wordt ook gestuurd op de architectuur en daarmee de detaillering van de hoogteaccenten.</p> <p>Overigens is de hoogte van de torens wel aangepast: de hoge toren blijft 90 meter, de andere twee torens worden maximaal 62 en 73 meter hoog. Doordat deze torens lager worden, zal de middelste en hoogste toren nog meer een hoogteaccent gaan vormen.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
33	C	Er moet nader worden onderbouwd waarom de schaalsprong (in bouwhoogte) wordt gemaakt op de Schipholweg.	<p>De schaalsprong in bouwhoogte is het gevolg van de door de gemeenteraad vastgestelde gebiedsvisie voor de Schipholweg: de raad heeft besloten dat juist op deze locatie de bouwhoogte omhoog kan, om in andere wijken of delen van Leids grondgebied niet de hoogte in te hoeven.</p> <p>Verdichting, door de hoogte in te gaan, vinden wij belangrijk op deze specifieke locatie: dicht bij het station en de binnenstad. Het bouwen van extra woningen komt voort uit een grote woningbouwbehoefte voor Leiden en de Leidse regio.</p> <p>Het maken van de schaalsprong is ook onderbouwd in hoofdstuk 2 en paragraaf 4.10 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het voorgestelde stedenbouwkundige volume is een uitwerking binnen de kaders Omgevingsvisie, Hoogbouwvisie en Gebiedsvisie Schipholweg. Er is een uitgebreide zoektocht gedaan om de volumes zo goed mogelijk in te passen en om de effecten op de historische binnenstad zo beperkt mogelijk te laten zijn. Vanuit enkele standpunten is de zichtbaarheid niet te ontkennen. Met name bij de zichtlijnen 2 en 6 zijn de beoogde volumes aanwezig. In geen van de gevallen leidt dit tot een stedenbouwkundig onaanvaardbare situatie.</p>	Geen.

			Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
34	C	Er dient een actualisering te komen van de onderzoeken naar horizonvervuiling (zichtlijnen), schaduwwerking, windval en geluidsbelasting (inclusief weerkaatsing van stationsgeluiden, slijtsel en fijnstof).	<p>Indiener van deze zienswijze maakt niet duidelijk waarom de bij het bestemmingsplan gevoegde onderzoeken geactualiseerd zouden moeten worden. Deze onderzoeken zijn allen in 2023 direct voor de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan, opgesteld en daarmee nog actueel.</p> <p>Voor wat betreft de gestelde horizonvervuiling wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 20C. Voor schaduwwerking en windval geldt dat hiervoor onderzoeken zijn uitgevoerd. Deze onderzoeken maken deel uit van de Hoogbouweffectrapportage, die als bijlage 19 bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Voor het gestelde ten aanzien van de geluidsbelasting geldt dat een akoestisch onderzoek als gevolg van het spoorwegemplacement en de naastgelegen brandweerkazerne als bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen en een akoestisch onderzoek naar wegverkeers- en spoorweglawaai als bijlage 11. Voor wat betreft de weerkaatsing van (stations)geluid wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 16C. Voor wat betreft slijtsel en fijnstof wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 17C en paragraaf 4.6.5 van de toelichting van het bestemmingsplan (waarin wordt getoetst aan de wettelijke eisen ten aanzien van luchtkwaliteit).</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
35	C	Er dient een onderbouwing te komen waarom bovengrondse aanleg van parkeerplaatsen voor auto's en fietsen noodzakelijk is.	In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het aspect parkeren. Op grond van artikel 11.1 lid 1 van het bestemmingsplan geldt dat bij activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a en/of onder c van de Wabo is vereist (de activiteiten bouwen	Geen.

			<p>en/of het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan), ten behoeve van het parkeren van auto's, fietsen en het laden en lossen in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw of het bijbehorende perceel, dan wel op of onder het betreffende terrein. Bij de beoordeling van de vraag of voldoende ruimte is aangebracht, geldt op grond van artikel 11 van het bestemmingsplan dat dit wordt beoordeeld aan de hand van de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden.</p> <p>Ten behoeve van het realiseren van parkeerplaatsen dient voldaan te worden aan de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020. In deze beleidsregels is, ten aanzien van de plek van de parkeerplaatsen, enkel bepaald dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd (artikel 2 van de Beleidsregels). Uit de Gebiedsvisie Schipholweg volgt daarnaast de randvoorwaarde dat parkeren geclusterd en inpandig wordt opgelost, in het basement of ondergronds. Het realiseren van ondergrondse parkeerplaatsen is zodoende geen vereiste. De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de vereisten uit de Beleidsregels en Gebiedsvisie: het parkeren wordt immers inpandig opgelost in het basement van het gebouw.</p> <p>Overigens maakt het bestemmingsplan niet expliciet boven- of ondergronds parkeren mogelijk: het bestemmingsplan geeft de kaders waarbinnen gebouwd kan worden. Onderdeel van deze kaders is dat er mag worden geparkeerd op het terrein van de beoogde ontwikkeling, dit kan zowel boven- als ondergronds.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
36	C	Er moet een analyse worden opgeleverd waarom de uitgang	Naar aanleiding van deze zienswijze is door verkeerskundig bureau BOOT een studie uitgevoerd naar de aansluiting van het plangebied op de Dellaertweg vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. In de	Ja. De notitie van BOOT wordt toegevoegd aan de

		<p>vanuit het nieuwe gebouw op de knik in de Dellaertweg uitkomt.</p>	<p>notitie zijn de bestaande en toekomstige situatie beschouwd. Uit de notitie volgt dat de wijzigingen in bebouwing in het plangebied, in combinatie met de wijzigingen in de infrastructuur (die wij doorvoeren in de Schipholweg i.h.k.v. de Leidse Ring Noord) voldoende zicht bieden voor het verkeer dat gebruik maakt van de aansluiting op de Dellaertweg.</p> <p>Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid levert iedere locatie waar verkeersstromen elkaar kruisen een potentieel conflict op. Daar waar potentiële conflicten optreden tussen autoverkeer en fietsers is het van belang dat er sprake is van goed zicht en dat, indien mogelijk, de snelheid van het autoverkeer gereduceerd wordt. Wanneer de toekomstige situatie op basis van de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt wordt beoordeeld, is sprake van een afname van zicht tot ca. 23 meter. Bij 23 meter is voor de fietser nog sprake van voldoende stopzicht, wel ligt de 23 meter lager dan de aanbevolen 30 meter rijzicht die voor fietsers aanbevolen wordt.</p> <p>In de praktijk heeft een voertuig dat de uitrit verlaat ongeveer 4 seconden voordat een conflict kan optreden met een fietser die bij vertrek niet zichtbaar is (uitgaand van maximale contour bestemmingsplan). Dit biedt in theorie voldoende tijd ook voor een vrachtwagen voldoende tijd om de Dellaertweg conflictvrij op te rijden. In de praktijk zal, bij goed gebruik door automobilisten, het fietsverkeer niet gehinderd worden. Gebeurt dit wel dan komt dit door haastgedrag van automobilisten waarbij de oorzaak niet in onvoldoende zicht gelegen is. Door de aanleg van inritblokken wordt in de toekomstige situatie het autoverkeer meer afgeremd dan in de bestaande situatie waarin deze afwezig zijn. In tegenstelling tot de bestaande situatie zal de aansluiting nagenoeg alleen nog gebruikt worden door uitrijdend verkeer. De omvang van dit uitrijdend verkeer is beperkt. De verwachting is dat er normaal gesproken geen sprake</p>	<p>toelichting van het bestemmingsplan. Ook wordt paragraaf 4.8 van de toelichting aangevuld met de resultaten van de notitie.</p>
--	--	---	--	--

			<p>zal zijn van wachtrijen van uitrijdend verkeer. Incidenteel kan dit voorkomen, maar deze wachtrij bevindt zich buiten de openbare weg en leidt daarmee niet tot problemen.</p> <p>De notitie van BOOT wordt toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan. Ook wordt paragraaf 4.8 van de toelichting aangevuld met de resultaten van de notitie. De zienswijze leidt derhalve tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
37	C	<p>De effecten van de parkeernorm van 0 voor bewoners voor de parkeerdruk in het Houtkwartier (met name Boerhaavelaan en de Mariënpoolstraat) dienen onderzocht te worden. Welke maatregelen zullen worden genomen om die effecten te beperken?</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18C uit deze nota.</p>	Geen.
38	C	<p>Er moet inzicht worden gegeven in de wijze waarop de complexen in de toekomst gaan worden verwarmd.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 15C uit deze nota.</p>	Geen.
39	C	<p>Het voorliggende bestemmingsplan Schipholweg 66-128 vormt geen deugdelijke grondslag voor het voorliggende bouwplan van VORM en de Oudendal Groep.</p>	<p>Deze zienswijze wordt niet nader onderbouwd. Het bestemmingsplan biedt de ruimtelijke kaders voor de beoogde nieuwbouw: een aanvraag omgevingsvergunning zal moeten passen binnen deze kaders van het bestemmingsplan.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
40	D	<p>Bekend is dat Leiden gebrek aan bouwterrein heeft en toch een grote woonambitie, waarmee hoogbouw het enige alternatief is. Om de effecten hiervan</p>	<p>Deze zienswijze is niet nader onderbouwd: in de toelichting van het bestemmingsplan is gemotiveerd waarom dit bestemmingsplan voldoet aan de gestelde eisen. Ook is gemotiveerd dat de afwijkingen ten opzichte van de gebiedsvisie acceptabel zijn.</p>	Geen.

		<p>beheersbaar te houden is een pakket van eisen vastgesteld, waarbij onderzoeksbureau MEES zelf al aantekent dat de beoogde nieuwbouw daaraan niet voldoet.</p>	<p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
41	D	<p>MEES stelt dat “beoogde nieuwbouw” aansluit op de omgeving. Indiener van deze zienswijze deelt deze visie helemaal niet.</p> <p>Elk van de 3 torens is immers ruim hoger dan de nu in de omgeving aanwezige bebouwing. Zelfs indien aan het plafond van 70m vastgehouden wordt, zullen deze nog altijd ruimschoots hoger zijn dan alle omliggende panden.</p> <p>Ter referentie: het Achmea-gebouw is slechts ca. 46m hoog en het LUMC ca. 52m en zelfs deze zijn al behoorlijk gezichtsbepalend. Het SVB-gebouw is dit door de bovenop aanwezige verlichting nog veel meer.</p> <p>Daarnaast de vraag of een onderzoeksbureau met deze opdracht niet alleen een technische toetsing tegen vigerende regelgeving moet doen en zich juist zou moeten onthouden van subjectieve oordelen.</p>	<p>Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van de voorgenomen ontwikkeling aan de Schipholweg 66 – 128 te Leiden. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling past bij de bebouwing in de omgeving en er geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Wellicht ten overvloede wordt nog opgemerkt dat de vaststelling van het bestemmingsplan uitsluitend een bevoegdheid van de gemeenteraad is.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	<p>Geen.</p>

42	D	<p>In de hoogbouweffectrapportage bevestigt MEES dat Leiden eigenlijk een bouwplafond van 70 m heeft, recent aangevuld met acceptatie voor hoogteaccenten tot 90 m waarvoor wel aanvullende eisen zijn bepaald. De beoogde bebouwing voldoet hier niet aan omdat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de diameter te groot gekozen is; 2. de onderlinge afstand tussen de torens te gering is. <p>Daarnaast is deze ook direct fors hoger dan alles wat tot nog toe in Leiden gebouwd is. Als referentie kan de schoorsteen van de Juniper-centrale aangehouden worden, 80 m hoog, maar aanzienlijk kleiner in diameter. Ondanks dat, is deze in en rondom Leiden duidelijk zichtbaar. Dit dominante aspect krijgt veel te weinig aandacht in de getoonde visualisaties waarmee de omgevingseffecten niet juist/onvolledig getoetst zijn.</p>	<p>Indiener van de zienswijze stelt terecht dat van een tweetal spelregels uit de Gebiedsvisie Schipholweg wordt afgeweken. In de toelichting van het bestemmingsplan is onderbouwd wat maakt dat wij deze afwijkingen gerechtvaardigd c.q. acceptabel vinden. Ook de bebouwing is hoger dan hetgeen in de huidige situatie in en rondom de projectlocatie aanwezig is. De schaalsprong in bouwhoogte is het gevolg van de door de gemeenteraad vastgestelde gebiedsvisie voor de Schipholweg: de raad heeft besloten dat juist op deze locatie de bouwhoogte omhoog kan, om in andere wijken of delen van Leids grondgebied niet de hoogte in te hoeven. Het realiseren van verdichting, door de hoogte in te gaan, vinden wij belangrijk op deze specifieke locatie: dicht bij het station en de binnenstad. Het bouwen van extra woningen komt voort uit een grote woningbouwbehoefte voor Leiden en de Leidse regio.</p> <p>Dat de hoogte te weinig aandacht krijgt in de getoonde visualisaties waarmee de omgevingseffecten niet juist / onvolledig getoetst zouden zijn, kunnen wij echter niet volgen. Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van de voorgenomen ontwikkeling aan de Schipholweg 66 – 128 te Leiden. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling past bij de bebouwing in de omgeving en er geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.</p>	<p>Ja: de torens worden alle drie versmald. Hierdoor voldoen toren 1 en toren 3 aan de kaders van de gebiedsvisie en wijkt alleen toren 3 nog af. Ook toren 3 is versmald ten opzichte van het ontwerp.</p>
----	---	---	--	---

			<p>Mede gezien deze zienswijze en door nieuwe inzichten bij de ontwikkelaar van dit project is er voor gekozen om het bestemmingsplan aan te passen: de torens 1 en 3 worden lager (respectievelijk van 65 meter naar 62 meter en van 75 meter dan 73 meter) dan zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en de torens worden ook smaller. In het ontwerpbestemmingsplan hadden alle drie de torens een diameter van meer dan 35 meter en weken daarmee af van de gebiedsvisie. In het vast te stellen bestemmingsplan voldoen toren 1 en toren 3 nu aan de gebiedsvisie en wijkt alleen toren 2 nog af. Ook toren 2 wordt versmald, maar heeft een diameter van meer dan 35 meter (circa 39 meter). Met deze aanpassing ontstaan smallere torens en daardoor ook meer licht en lucht tussen de gebouwen.</p>	
43	D	<p>De beoogde torens bevinden zich binnen de molenbiotoop van de Maredijkmolen, waarbij op die locatie ook voor 2 van de 3 torens de maximale bouwhoogte ruim overschreden wordt. Het rapport over het windklimaatonderzoek, noch de zichtlijnenstudie, maakt melding over de invloed van deze bebouwing op windvang en horizonvervuiling van de molen(s).</p>	<p>Een deel van het bestemmingsplangebied is gelegen binnen de bijzondere molenbiotoop van de Maredijkmolen. Hiertoe is op de verbeelding van dit bestemmingsplan de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – molenbiotoop' is opgenomen. De bepalingen behorende bij deze gebiedsaanduiding (artikel 10.1) borgen de instandhouding van de molenbiotoop.</p> <p>Het begrip molenbiotoop is geïntroduceerd om de windvang van en het zicht op een traditionele windmolen aan te duiden. De provincie Zuid-Holland heeft in haar Omgevingsverordening regels opgenomen ter bescherming van de molenbiotoop, om hiermee voldoende wind en zicht te waarborgen ten behoeve van de molens. De provinciale regels werken door in de gemeentelijke bestemmingsplannen of in de toekomst het omgevingsplan. Op 2 februari 2022 heeft Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de gewijzigde Omgevingsverordening vastgesteld. Belangrijk onderdeel hiervan is de wijziging in molenbeleid. Voor vier Leidse molens (De Put, De Valk, Maredijkmolen en De Herder) geldt nu de regeling van de 'bijzondere molenbiotoop'.</p>	Geen.

		<p>Een bijzondere molenbiotoop houdt in dat, als er ontwikkelingen plaatsvinden binnen een afstand van 400 meter van de molen, de molen en molenbiotoop op een goede manier ruimtelijk ingepast dienen te worden. Niet alleen de windvang en het zicht, maar ook de landschappelijke context, de functionele status en de maatschappelijke status zijn aspecten om mee te wegen. Deze regeling is gekozen om ruimte te bieden aan intensieve verstedelijking rond Leiden Centraal en de Schipholweg. De aanpassing van dit provinciale molenbeleid heeft als gevolg dat hogere bebouwing in deze 'bijzondere molenbiotopen' mogelijk is, mits de molen en de molenbiotoop goed worden ingepast.</p> <p>Uit het molenbiotooprapport voor de Maredijkmolen volgen vijf conclusies. Deze zijn terug te vinden in het molenverbeteringsplan dat als bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Een van de vijf conclusies is dat voldoende windvang en openheid rondom de Maredijkmolen moet worden gewaarborgd, met name binnen een straal van 100 meter rondom de molen, zodat deze op regelmatige basis op windkracht in bedrijf kan blijven. Het beter op de molen afstemmen van het hoge groen in de directe omgeving, zoals langs de Oegstgeesterweg, de Zweilandlaan, de Mariënpoolstraat en de Groene Maredijk is daarbij een aandachtspunt. Voor het plangebied van het bestemmingsplan "Schipholweg 66 – 128 te Leiden" geldt dat deze op een grotere afstand dan 100 meter van de Maredijkmolen is gelegen. Derhalve is er geen specifiek windonderzoek naar de windvang van de Maredijkmolen uitgevoerd, als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. In de zichtlijnenstudie zijn daarnaast enkel de zichtlijnen opgenomen waarin de voorgenomen ontwikkeling zichtbaar is. Voor de Maredijkmolen geldt dat hiervan geen sprake is en derhalve is deze zichtlijn niet in het onderzoek betrokken.</p>	
--	--	---	--

			<p>De concrete maatregelen voor de Maredijkmolen, zoals beschreven in het molenverbeteringsplan, zijn met name gericht op de verbetering van het molenerf en het bevorderen van de windvang en het zicht op de molen door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het verbeteren van het molenerf; 2. het kappen van de drie populieren in de Marienpoelstraat; 3. het verwijderd houden van het eilandje nabij de molen en het nieuwe gemaal; het kappen van een zieke zomereik langs de Zweilandlaan. <p>Gelet op voorgaande wordt naar onze mening voldaan aan de bepalingen uit het provinciale beleid ten aanzien van de bijzondere molenbiotoop en wordt de molen goed ingepast. Een aanpassing van het bestemmingsplan naar aanleiding van deze zienswijze is derhalve niet aan de orde.</p>	
44	D	<p>De hoogbouweffectrapportage toont voor aan dat zelfs aan de lichte TNO-norm niet in alle gevallen voldaan zal worden. Daarnaast vindt bij andere woningen een aanzienlijke reductie van zonlicht plaats, tot wel 5,5 uur per dag. Bij de beoogde nieuwbouw van project LEAD wordt een ander toetsingscriterium gehanteerd waarbij 3,5 uur zon gehaald moet worden. Het toepassen van een aanzienlijk lichtere norm en deze nog altijd niet halen is ongewenst. Daarnaast wordt in de modellen slechts de invloed van deze</p>	<p>Er wordt inderdaad niet voor alle woningen voldaan aan de lichte TNO-norm. Daarom hebben wij beoordeeld of de mate van bezonning in de nieuwe situatie aanvaardbaar is. Hierbij dienen alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen te worden afgewogen. Bij deze belangenafweging hoeft echter geen doorslaggevende betekenis te worden toegekend aan het antwoord op de vraag of wordt voldaan aan bepaalde door TNO opgestelde normen voor bezonning, maar is de uitkomst van deze belangenafweging afhankelijk van de omstandigheden van het geval.</p> <p>Voor de voorgenomen ontwikkeling achten wij van het belang dat het plan voor de meeste woningen een beperkte invloed heeft op de bezonning. De afname van de bezonningsduur is op de maatgevende dag (19 februari) het grootst. Op alle andere dagen binnen de toetsingsperiode zal het afnameverschil in bezonninguren kleiner zijn. De afname waarbij niet (direct) voldaan kan worden aan de norm wordt in dit geval aanvaardbaar geacht, nu de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een aanzienlijke verbetering van het plangebied.</p>	<p>De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, in die zin dat de onderzoeken voor bezonning en wind naar de cumulatieve effecten een plaats zullen krijgen in de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage</p>

		<p>nieuwbouw bezien. De aanvullende eveneens aanwezige invloed van de 72 m hoge toren aan de overzijde (Schipholweg 101) wordt in deze modellen geheel niet meegenomen.</p> <p>Door in de hoogbouweffectrapportage een zomerse illustratie te tonen, vanaf het station bezien met de zon in de rug, neigt naar misleiding. Ook lijkt de toren naast het Achmea-kantoor zeker niet in juiste verhouding tot de nieuwbouw geprojecteerd. Deze twijfelachtige presentatie wordt verder versterkt doordat op pagina 5 van het molenverbeterplan in de illustratie ('artist impression') de 72 m hoge toren aan Schipholweg 101 aanzienlijk hoger afgebeeld wordt dan de 90 m en 75 m hoge torens aan Schipholweg 66-128.</p>	<p>Tevens mogen in een hoogstedelijke omgeving - waar de omliggende woningen ook in zijn gelegen - minder strenge eisen worden gesteld aan de mate van bezonning. De gemeente Leiden staat voor een flinke verstedelijkingsopgave waarbij voorzien moet worden in de grote vraag naar woningen. Derhalve komen wij tot de conclusie dat het belang van deze woningbouw- en verstedelijkingsopgave zwaarder weegt dan de afname in bezonning die een beperkt aantal woningen in de omgeving als gevolg van het plan ondervinden.</p> <p>De vergelijking die indiener maakt met de gehanteerde norm bij het plan LEAD gaat niet op. In het plan LEAD is, net als bij onderhavige ontwikkeling, getoetst aan de lichte TNO-norm. Aanvullend is in het plan LEAD nog een toets uitgevoerd aan de Haagse bezonningsnorm. Deze norm is soepeler dan de lichte TNO-norm, omdat bij de Haagse bezonningsnorm het aantal bezonningsuren op de voor- en achtergevel van een woning bij elkaar mogen worden opgeteld. Een toets aan de Haagse bezonningsnorm heeft bij de ontwikkeling aan de Schipholweg 66 – 128 niet plaatsgevonden.</p> <p>Voor wat betreft de cumulatieve effecten met de ontwikkeling aan de Schipholweg 101 A t/m K geldt dat deze door Peutz in beeld zijn gebracht voor de aspecten bezonning en wind. Hieruit volgt dat voor de woning van indiener ook bij cumulatie van beide projecten voor het aspect bezonning geen (verdere) afname van bezonning optreedt, ten opzichte van de onderzoeken die voor de projecten afzonderlijk zijn uitgevoerd. Voor het aspect wind geldt dat bij het vergelijken van de resultaten van de berekeningen voor de Schipholweg 66 – 128 en Schipholweg 101 A t/m K samen met de resultaten voor de afzonderlijke projecten, blijkt dat Schipholweg 66 – 128 een wat afschermende werking heeft op Schipholweg 101 A t/m K: met name op de Schipholweg ten noordoosten van de plannen is het windklimaat met beide plannen samen beter dan met alleen Schipholweg 101 A t/m K.</p>	
--	--	--	--	--

			Gelet op voorgaande leidt de zienswijze tot aanpassing van het bestemmingsplan, in die zin dat de onderzoeken voor bezonning en wind naar de cumulatieve effecten een plaats zullen krijgen in de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage.	
45	D	<p>De Omgevingsdienst concludeert dat, ondanks het toepassen van akoestische compensatie, niet volledig aan de richtlijnen wordt voldaan. Helaas koppelt ook deze dienst hier tevens een zeer subjectief waardeoordeel aan. Hierbij moet afgewogen worden of in de modellen is uitgegaan van de situatie zoals deze toen was, of zoals deze wordt, immers lijkt het rapport alleen de invloed van beoogde nieuwbouw te beschouwen, maar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aan de overzijde wordt ook een 72m hoge toren beoogd, waarmee het geluid eenvoudig tot grote hoogte kan kaatsen. 2. Wordt nu bij de brandweerkazerne een VRI gerealiseerd, waardoor extra remmende en optrekkende bewegingen zullen ontstaan, met hierdoor veroorzaakt extra geluid. Deze lijkt in het geluidsonderzoek niet 	<p>Zoals in het (ontwerp)hogere waardenbesluit ook is benoemd, wordt niet aan alle voorwaarden uit de Richtlijnen voor het verlenen van een hogere grenswaarde voldaan. Omdat niet aan alle voorwaarden van de Richtlijnen kan worden voldaan is het van belang dat er voldoende maatregelen worden toegepast om een acceptabel woon- en leefklimaat te realiseren.</p> <p>In het hogere waardenbesluit is opgenomen dat hiervan sprake is.</p> <p>Hieronder wordt puntsgewijs een reactie gegeven op de zienswijze van indiener:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Door Peutz is naar aanleiding van deze zienswijze beoordeeld of sprake is van (onevenredige) geluidhinder bij de woning van de indiener van zienswijze, als gevolg van weerkaatsing van geluid door de ontwikkelingen Schipholweg 66 – 128 en Schipholweg A t/m K tezamen. Hieruit volgt dat de woning van indiener zich op een relatief ruime afstand van de nieuwbouwontwikkelingen aan de Schipholweg bevindt. Ook is deze woning niet tussen beide gebouwen in gelegen. Een negatief effect is dan ook niet te verwachten. Gebouwen kunnen inderdaad mogelijk leiden tot extra reflecties, maar dit zal ter plaatse van de betreffende woning niet leiden tot een verhoging van de geluidbelasting. Gezien de afstand, de ligging van de geluidbronnen, en overige bebouwing die al tussen de woning en het plangebied is gesitueerd, zal er al sprake zijn van een zekere absorptie en verstrooiing van het geluid. Gezien voorgaande wordt ter plaatse van deze woning geen negatief effect verwacht. 2. In het akoestisch onderzoek speelt de VRI bij de brandweerkazerne voor wat betreft het remmen en optrekken van verkeer geen belangrijke rol. De VRI staat in principe op groen 	Geen.

		<p>verwerkt te zijn (alleen de in-/uitrit volgens oude situatie).</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Is nieuwbouw van studentenhuysvesting 'the Fizz' gerealiseerd, waardoor de Schipholweg rondom afgesloten is en het geluid ook alleen maar omhoog kan. 4. Extra bebouwing en verkeer (groei was blijkbaar meer dan beoogd), hebben voor 'de Stationhouse' al tot een nieuwe rapportage geleid, van waaruit aanvullende maatregelen voorgeschreven worden en dan nog niet aan de norm voldaan kan worden. Gaat het model dan nog uit van realistische waarden? 5. Het onderzoek vermeldt terecht een berekening tegen waarden die horen bij een maximale snelheid van 50 km/u. Gebrek aan handhaving maakt dat deze snelheid door veel verkeer ook veelvuldig en ruim overschreden, met 	<p>en staat alleen bij het uitrukken van een brandweerwagen op rood voor het doorgaande verkeer. Overigens is het uitrukken van de brandweer wel meegenomen in het akoestisch onderzoek naar het geluid van de brandweerkazerne (bijlage 10 bij de toelichting van het bestemmingsplan).</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. De nieuwbouw van 'The Fizz' maakt onderdeel uit van het gehanteerde model in de akoestische onderzoeken. 4. Het model is gebaseerd op actuele verkeerscijfers. Het onderzoek voor 'The Station House' was specifiek bedoeld om die toevoeging aan het verkeersnet te onderbouwen. 5. In het akoestisch onderzoek is voor de verkeersgegevens gebruik gemaakt van een verkeersmodel zoals verkregen van de Omgevingsdienst West-Holland op 22 maart 2022. Dit betreft een Geomilieu versie 2022.1 model. In dit rekenmodel zitten de weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten voor het prognosejaar 2032 inclusief voertuigverdeling en wegdekverharding. Om tot de verkeersgegevens van het prognosejaar 2033 te komen zijn de gegevens van 2032 vermeerderd met 1,5%. Correspondierend met de autonome groei. Gelet op voorgaande zien wij geen aanleiding om te veronderstellen dat is uitgegaan van een onjuist model en is een referentietoetsing niet aan de orde. 6. Verwezen wordt naar de beantwoording van vraag 4. 7. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de waarden zoals berekend in het onderzoek onjuist zijn. Zie hiervoor ook reactie op vraag 4. Een afweging inzake het toestaan van deze waarden, heeft plaatsgevonden in het (ontwerp) hogere grenswaarden besluit. In dit besluit zijn ook de maatregelen opgenomen om een goed woon- en leefklimaat in de woningen te borgen. <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
--	--	--	--	--

		<p>dus meer geluid. Heeft er voor beter begrip ten aanzien van de dagelijkse realiteit een referentietoetsingsplaats gevonden tegen 70 km/u? Omgekeerd veroorzaken onevenredig veel VRI's in de Leidse Ring in de spits filevorming. De veel lagere snelheid, met dus aanzienlijk meer voertuigen op het beoordeelde stuk, veroorzaakt ook meer geluid dan waarmee het model rekening zal houden.</p> <p>6. Daarnaast gaat deze studie uit van cijfers in 2021, terwijl oplevering gepland staat voor 2026. Er wordt in de berekening dus geen tijdsevenredige correctie gebruikt in relatie tot de uitvoering. Geprojecteerde waarden zullen bij oplevering van de objecten zeer waarschijnlijk opnieuw overschreden worden. Eerst dienen de uitgangswaarden</p>		
--	--	---	--	--

		<p>daadwerkelijk gemeten te worden en een tijdsfactor overheen gelegd te worden, dan dient de berekening opnieuw uitgevoerd te worden om tot een realistischer waarde te komen.</p> <p>7. Gemeente heeft eerder al een hogere grenswaarde acceptabel bevonden. De norm spreekt over 48dB(A) terwijl de gemeente incidenten tot 64dB(A) accepteert. Wellicht is niet bij iedereen duidelijk hoe geluid gemeten maar vooral ervaren wordt. Rekenkundig is het verschil 16dB (ofwel ca 30%), mensen ervaren dit echter als 2,5x zo hard (dus 250% luider). Omdat langdurige blootstelling aan geluid boven 60dB(A) gehoorschade veroorzaakt is een algemene acceptatie van een dergelijk grootte afwijking ten opzichte van de norm kwalijk. Indien het oordeel van de dienst bij deze nieuwe plannen</p>		
--	--	--	--	--

		<p>achteraf opnieuw onjuist blijkt te zijn, zijn verdere maatregelen alleen met hoge kosten te realiseren of zullen de bewoners blijvend met ongewenste overlastgeconfronteerd worden – met alle gezondheidsrisico's van dien.</p>		
46	D	<p>Wat opvalt is dat bureau Spark bij de plannen voor Schipholweg 101 aangeeft de Leidse parkeernormen voor auto's en fietsers in de schillen rond de binnenstad te willen respecteren, terwijl hiervan schuin aan de overzijde (Schipholweg 66-128) door hetzelfde bureau wil worden afgeweken.</p> <p>Spark maakt melding van artikel 11 lid c van de Beleidsregels waarbij voor de ruimtelijke activiteit wonen afgeweken kan worden van de parkeernorm onder een drietal nader gedefinieerde voorwaarden. Dit krijgt verder geen aandacht en omdat dit artikel ook online niet terug te vinden is kan dit niet worden getoetst.</p>	<p>Het al dan niet toestaan van de gebruikmaking van een afwijkingsbevoegdheid voor de te hanteren parkeernorm, is een bevoegdheid van de gemeente. De initiatiefnemer kan hierom verzoeken. In dit specifieke geval is er door Ontwikkelcombinatie Schipholweg voor gekozen om hiervan gebruik te maken. De afwijkingsmogelijkheid die artikel 11 lid 1 sub c van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2020 biedt, is digitaal te raadplegen (zie: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR642920#artikel_11). De toets aan dit artikel heeft uitgebreid plaatsgevonden in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, zie hiervoor paragraaf 4.8.2.2).</p> <p>Wij vinden het belangrijk om de voetganger, de fietser en de OV-gebruiker te stimuleren. Deze vervoerswijzen sluiten aan bij een locatie als deze, waarbij zowel het station als de binnenstad met alle voorzieningen op loop- en fietsafstand zijn gelegen. Op deze manier wordt autobezit niet gestimuleerd, maar tegengegaan. In het kader van een duurzamere modal split (keuze voor vervoerswijze) vinden wij dit een belangrijk uitgangspunt. Wij vinden wel dat deze maatregel pas kan worden doorgevoerd indien dit niet tot onaanvaardbare overlast elders zorgt: er mogen geen negatieve effecten op de omgeving ontstaan als gevolg van deze afwijking. In artikel 11 lid 1 sub c zijn daarom een drietal voorwaarden opgenomen, waaraan moet worden voldaan. De locatie is immers gelegen binnen een betaald</p>	Geen.

		<p>Graag inzicht hierover met de gedetailleerde verklaring van de gemeente.</p> <p>Leiden kent al een zeer karige norm en onderkent tegelijkertijd een groeiende behoefte aan parkeergelegenheid. Er is binnen acceptabele loopafstand ook geen openbare gelegenheid waar bewoners van de beoogde nieuwbouw hun auto wel vrij kunnen parkeren.</p> <p>Omdat er zelfs geen compensatie voor het parkeren van (elektrische) deelauto's voorzien is, wordt hen bij realisatie van de plannen feitelijk niet alleen bezit maar zelfs gebruik van een auto ontzegt.</p>	<p>parkeren zone en de locatie is gelegen op minimaal 500 meter kortste loopafstand van een gratis openbare parkeergelegenheid (voorwaarde 1). Daarnaast wordt tenminste het bezoekersaandeel van de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd (voorwaarde 2) en komen bewoners niet in aanmerking voor een parkeervergunning (voorwaarde 3). Om die reden zijn wij van mening dat er in dit geval geen negatieve effecten op de omgeving ontstaan.</p> <p>Er is derhalve geen sprake van het ontzeggen van het gebruik van de auto, maar enkel van het ontmoedigen van het gebruik van de auto. Zoals eerder al aangegeven, wordt juist het gebruik van het openbaar vervoer alsmede de fiets gestimuleerd.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
47	D	<p>Beoogde nieuwbouw is op een locatie die tot "duurzaamste kilometer van Nederland" bestempeld is.</p> <p>Onduidelijk is echter hoe aan deze visie invulling gegeven wordt. Beeldvorming in de huidige presentaties is hoogbouw zoals deze al jaren gerealiseerd wordt. Recent is er veel aandacht voor vergroening, ook van hoge bouwwerken, omdat is vastgesteld dat met name in</p>	<p>Anders dan indiener stelt, is in het bestemmingsplan ruim aandacht besteed aan het aspect duurzaamheid. In paragraaf 2.3.3 'Klimaat en duurzaamheid' van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, heeft de toets aan de spelregels van de gebiedsvisie op dit thema plaatsgevonden. Hieruit volgt dat om de duurzaamheidsambities te behalen omtrent BENG, GPR en WELL het dak van de kantoren in de stedelijke laag (30 m) in principe volledig gebruikt zal gaan worden voor PV-panelen. Daarmee zal het dak niet-toegankelijk worden gemaakt (m.u.v. toegang voor de installateur). In de nadere planuitwerking wordt onderzocht of groen gecombineerd kan worden met de te plaatsen PV-panelen. Tevens worden ter hoogte van de beëindiging van de stedelijke laag (30m) aan de Schipholweg-zijde</p>	Geen.

		<p>verstedelijkt gebied hierdoor hittestress en biodiversiteit positief beïnvloed zullen worden. Dit is ook in de gebiedsvisie opgenomen.</p> <p>Helaas lijken de huidige plannen hierin nauwelijks te voorzien en de vraag is dan ook of dit alsnog aandacht kan krijgen, waarmee zeker aan de stationszijde een betere aansluiting op de Leidse Hout gemaakt kan worden. Naar gebruik zal het dak van beoogde nieuwbouw onvoldoende oppervlak kennen om tot voldoende duurzame stroomopwekking te komen. Wordt, zeker boven 40m, toepassing van PV-beglazing of windgeneratoren overwogen om dit te realiseren?</p>	<p>terrassen gerealiseerd (verhard terras met groenbakken) voor de bewoners van de afzonderlijke torens.</p> <p>Verder is de verplichting dat op het privaat terrein voorzieningen worden aangebracht om 60 mm neerslag in 1 uur over het toekomstig verhard oppervlak te kunnen verwerken, geborgd in de planregels. In paragraaf 4.9.2.2 zijn deze voorzieningen van een nadere toelichting voorzien. Ook wordt voorzien in een gemeenschappelijke daktuin. Deze gemeenschappelijke daktuin fungeert als ontmoetingsruimte, maar heeft tevens een waterbergende en ecologische functie. Bij de uitwerking van het groen op de verschillende niveaus zal worden bezien of groene gevels hiervan een onderdeel vormen. Het op te stellen integrale groenplan zal (in de geest van het gestelde in de Gebiedsvisie) voldoende kwaliteit bevatten (al of niet met groene gevels). Er worden thans nog geen zonnepanelen in gevels meegenomen (wel op verschillende nader te bepalen daken). Dit maakt onderdeel uit van het duurzaamheidsplan. Tot slot zal in de nadere planuitwerking aandacht bestaan voor natuurinclusiviteit.</p> <p>Gelet op voorgaande zijn wij van mening dat voldoende aandacht is besteed aan vergroening, hittestress, biodiversiteit en klimaatadaptatie.</p> <p>Ten aanzien van duurzame stedenbouw zijn wij van mening dat het binnenstedelijk bouwen nabij een OV-knooppunt getuigt van duurzame stedenbouw. Op deze manier wordt open, groene ruimte elders bespaard en worden extra woningen toegevoegd op een beperkt grondoppervlak.</p> <p>Deze zienswijze leidt wat ons betreft niet tot een aanpassing aan het bestemmingsplan.</p>	
--	--	---	---	--

48	D	<p>De planning van de werkzaamheden wekt enige verwondering. Immers vindt op dit moment reconstructie van de Schipholweg Oost en Dellaertweg plaats. Zeer waarschijnlijk zal realisatie van de nieuwbouw tot aanvullende aanpassing of herstel leiden waardoor nu eigenlijk kapitaalvernietiging van overheidsgeld plaatsvindt.</p>	<p>De Schipholweg wordt heringericht met het oog op een goede doorstroming van het verkeer op dit onderdeel van de Leidse Ring Noord. Bij deze herinrichting is al rekening gehouden met de beoogde bouwplannen.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
49	D	<p>Het bevreemdt dat het molenverbeterplan is ingebracht bij deze vergunningaanvraag. Deze koppeling is bij publicatie van de gemeentebereichten in het Leids Nieuwsblad ook niet ondubbelzinnig kenbaar gemaakt. Beoogde bebouwing valt inderdaad binnen de biotoop van de Maredijkmolen maar de effecten van verschillende plannen, waaronder ook deze nieuwbouw, zijn veel groter voor molen 'De Herder'.</p> <p>Aangezien beiden aan de andere zijde van het spoor staan, en 'De Herder' zelfs aan de andere zijde van de Haarlemmertrekvaart, vallen deze ook kadastraal in een compleet ander gebied.</p>	<p>Zoals bij de beantwoording van zienswijze 43D reeds is toegelicht, is het begrip molenbiotoop geïntroduceerd om de windvang van en het zicht op een traditionele windmolen aan te duiden. Provincie Zuid-Holland heeft in haar Omgevingsverordening regels opgenomen ter bescherming van de molenbiotoop, om hiermee voldoende wind en zicht te waarborgen ten behoeve van de molens. De provinciale regels werken door in de gemeentelijke bestemmingsplannen of in de toekomst het omgevingsplan.</p> <p>Op 2 februari 2022 heeft Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de gewijzigde Omgevingsverordening vastgesteld. Belangrijk onderdeel hiervan is de wijziging in molenbeleid. Voor vier Leidse molens (De Put, De Valk, Maredijkmolen en De Herder) geldt nu de regeling van de 'bijzondere molenbiotoop'. Een bijzondere molenbiotoop houdt in dat, als er ontwikkelingen plaatsvinden binnen een afstand van 400 meter van de molen, de molen en molenbiotoop op een goede manier ruimtelijk ingepast dienen te worden. Niet alleen de windvang en het zicht, maar ook de landschappelijke context, de functionele status en de maatschappelijke status zijn aspecten om mee te wegen.</p>	Geen.

		<p>Wanneer deze koppeling in stand gehouden wordt, zullen aanvullende studies nodig zijn om alle effecten deugdelijk te beoordelen.</p>	<p>Deze regeling is gekozen om ruimte te bieden aan intensieve verstedelijking rond Leiden Centraal en de Schipholweg. De aanpassing van dit provinciale molenbeleid heeft als gevolg dat hogere bebouwing in deze 'bijzondere molenbiotopen' mogelijk is, mits de molen en de molenbiotoop goed worden ingepast. Voor die goede inpassing vraagt de provincie om een plan. Als basis voor zo'n plan dienen de 'molenbiotooprapporten' die in opdracht van de provincie voor de vier molens zijn opgesteld. Het molenbiotooprapport beschrijft de geschiedenis, huidige situatie en maatschappelijke functie van de betreffende molen.</p> <p>Wij zijn nu als eerste aan de slag om zo'n plan te maken voor de molenbiotopen van de Maredijkmolen en de Herder. Omdat het om meer gaat dan het landschap spreken we van een molenverbeteringsplan. In het molenverbeteringsplan staan concrete acties om gebruik van de molen te verbeteren. We sluiten daarbij aan op de thema's die de provincie benoemt in hun Molenbiotooprapporten. Binnen de molenbiotopen van de Maredijkmolen en de Herder zijn al een aantal concrete bouwprojecten in gang gezet: Big Bosslocatie, Post NL-locatie. Voor de Schipholweg is, na deze initiatieven, een gebiedsvisie vastgesteld door de raad om ook andere vastgoedeigenaren te bewegen tot ontwikkeling over te gaan. Deze ontwikkelingen moeten ook financieel bijdragen aan verbeteringen van de molenbiotopen.</p> <p>Gelet op voorgaande is ervoor gekozen om één molenverbeteringsplan te maken, dat ingezet kan worden bij meerdere planontwikkelingen. De ontwikkeling aan de Schipholweg 66 – 128 is het eerste initiatief die in aanraking komt met het molenverbeteringsplan, vanwege de gedeeltelijke ligging binnen de bijzondere molenbiotoop van de Maredijkmolen. Dat het molenverbeteringsplan ook toeziet op molen De Herder, maar het onderhavige plangebied niet binnen die molenbiotoop is gelegen,</p>	
--	--	---	---	--

			<p>maakt niet dat dit molenverbeteringsplan geen onderdeel kan vormen van het onderhavige bestemmingsplan. Door indiener is daarnaast niet gespecificeerd wat maakt dat aanvullende studies noodzakelijk zijn om de effecten op molen De Herder nader te beoordelen. Daar komt nog bij dat wanneer voor een ontwikkeling die is gelegen binnen de molenbiotoop van molen De Herder een planologische procedure moet worden doorlopen, in het kader van die planologische procedure moet worden beoordeeld dat voldoende rekening is gehouden met de ligging binnen de molenbiotoop. Wij zien naar aanleiding van deze zienswijze derhalve geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</p>	
50	D	<p>Doordat 2 van de 3 torens hoger zijn dan vanuit de basisregels toelaatbaar, een te grote diameter hebben en ook de onderlinge afstand niet aan de regels voldoet, zal dit een verdere belemmering voor windvang veroorzaken, juist omdat de nieuwbouw in de dominante windrichting beoogd wordt.</p> <p>Bij de informatieavond van 25 september 2023 heeft de gemeente bevestigd dat voor invloed van nieuwbouw op de molens er windhinderstudies zijn of worden gedaan.</p> <p>Door het ontbreken van enige vermelding in de hoogbouweffectrapportage lijkt dit onjuist of onvolledig.</p>	<p>Zoals in de beantwoording van zienswijze 42 reeds naar voren is gekomen, stelt indiener van de zienswijze terecht dat van een tweetal spelregels uit de Gebiedsvisie Schipholweg wordt afgeweken. Deze afwijking wordt minder groot door een aanpassing aan het plan: alle drie de torens worden versmald ten opzichte van het ontwerp waardoor toren 1 en toren 3 voldoen aan de kaders van de gebiedsvisie.</p> <p>In de toelichting van het bestemmingsplan is onderbouwd wat maakt dat wij deze -nieuwe, geringere- afwijkingen gerechtvaardigd c.q. acceptabel vinden. Ook de bebouwing is hoger dan hetgeen in de huidige situatie in en rondom de projectlocatie aanwezig is. De schaa sprong in bouwhoogte is het gevolg van de door de gemeenteraad vastgestelde gebiedsvisie voor de Schipholweg: de raad heeft besloten dat juist op deze locatie de bouwhoogte omhoog kan, om in andere wijken of delen van Leids grondgebied niet de hoogte in te hoeven. Verdichting, door de hoogte in te gaan, vinden wij belangrijk op deze specifieke locatie: dicht bij het station en de binnenstad. Het bouwen van extra woningen komt voort uit een grote woningbouwbehoefte voor Leiden en de Leidse regio.</p> <p>Voor wat betreft de windvang van de molens geldt het volgende (zie hiervoor ook de beantwoording van zienswijze 43). Uit het</p>	Geen.

		<p>Ook de molenaars hebben hun zorgen uitgesproken in relatie tot belemmering van de windvang. Verdere aantasting van deze biotopen is kwalijk omdat bij de recent gerealiseerde nieuwbouw aan de Boerhavelaan/Mariënpoolstraat & van Swietenstraat hiervoor voor de molens al onvoldoende aandacht is geweest. Ook bij andere uitvoeringen is gebleken dat de effecten op de molens van dergelijke aard waren dat deze niet langer functioneel konden zijn. Omdat dit vooral bij “De Herder” nog niet het geval is, is extra aandacht voor het behoud – vooral door windvang – noodzakelijk om het historisch belang te borgen.</p>	<p>molenbiotooprapport uit de Maredijkmolen volgen vijf conclusies. Deze zijn terug te vinden in het molenverbeteringsplan dat als bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Een van de vijf conclusies is dat voldoende windvang en openheid rondom de Maredijkmolen moet worden gewaarborgd, met name binnen een straal van 100 meter rondom de molen, zodat deze op regelmatige basis op windkracht in bedrijf kan blijven. Het beter op de molen afstemmen van het hoge groen in de directe omgeving, zoals langs de Oegstgeesterweg, de Zweilandlaan, de Mariënpoolstraat en de Groene Maredijk is daarbij een aandachtspunt. Voor het plangebied van het bestemmingsplan “Schipholweg 66 – 128 te Leiden” geldt dat deze op een grotere afstand dan 100 meter van de Maredijkmolen is gelegen. Derhalve is er geen specifiek windonderzoek naar de windvang van de Maredijkmolen uitgevoerd, als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Voor Molen De Herder geldt dat onderhavig plangebied buiten deze molenbiotoop is gelegen. Wanneer voor een ontwikkeling die is gelegen binnen de molenbiotoop van molen De Herder een planologische procedure moet worden doorlopen, dient in het kader van die planologische procedure te worden beoordeeld dat voldoende rekening is gehouden met de ligging binnen de molenbiotoop.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
51	D	<p>Hoewel volgens het molenverbeterplan zicht op de molens minimaal behouden en mogelijk versterkt moet worden, worden in de zichtlijnenstudie helaas alleen zichten vanuit de stad beoordeeld. Hierdoor is er geen enkele relatie tot de effecten</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 42 en 49.</p>	Geen.

		<p>bezien vanuit de genoemde molens.</p> <p>Hoewel aan de minimale wettelijke verplichting wordt voldaan moet die studie toch als onvolledig worden beschouwd. Het wettelijke kader houdt immers geen rekening met het koppelen van een beschermd stadsgezicht met hiernaast gelegen molenbiotopen. De gemeente heeft zelf tot koppeling besloten en zal hiervan dus ook de consequenties moeten dragen.</p>		
52	D	<p>Onder punt 5 op pagina 6 van het molenverbeteringsplan is het resterende deel van de tekst weggevallen. Graag ontvangt indiener van deze zienswijze ook het missende deel.</p>	<p>Dat klopt. Wij zullen dit herstellen in het molenverbeteringsplan. Gelet op voorgaande leidt de zienswijze tot aanpassing van het molenverbeteringsplan en daarmee het bestemmingsplan.</p>	<p>Ja. De ontbrekende tekst in het molenverbeteringsplan wordt aangevuld.</p>
53	D	<p>Het plan toont heldere conclusies voor verbeteringen rondom de Maredijkmolen.</p> <p>Een zelfde duidelijke opstelling voor molen "De Herder" en de Kikkermolen ontbreken echter, waardoor het plan als onvolledig overkomt.</p>	<p>In het molenverbeteringsplan worden ook concrete maatregelen voor molen De Herder en de Kikkermolen voorgesteld. Zo wordt voor molen De Herder als maatregel voorgesteld dat een nieuw landschappelijk ontwerp van molen De Herder kan leiden tot meer zichtlijnen op de molen en is voor de Kikkermolen bepaald dat de entree van de Kikkermolen verbeterd moet worden. Hierdoor wordt de Kikkermolen meer zichtbaar en wordt de molen meer onderdeel van de andere molens in de omgeving. Anders dan indiener zijn wij dan ook van mening dat het molenverbeteringsplan volledig is, ook voor molen De Herder en de Kikkermolen.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	<p>Geen.</p>

54	D	<p>Pagina 16 van het molenverbeteringsplan vermeldt in 1 volzin als kortere termijn actiepunt het landschappelijk ontwerp rondom “De Herder”. Dit kan zowel veelomvattend als beeldbepalend zijn en daarmee grote invloed hebben hoe Leidenaren (en zeker omwonenden) deze molen ervaren.</p> <p>Het in een vroegtijdig stadium delen van de plannen, wordt gewenst en een zekere mate van inspraak aannemelijk geacht. Dit zou plaats moeten vinden voordat enige ander (nu lopende procedure) afgerond wordt om niet met onomkeerbare besluiten geconfronteerd te worden.</p>	<p>Uiteraard zal het opstellen van een nieuw landschappelijk ontwerp in overleg met de eigenaar van de molen plaatsvinden: de gemeente is geen eigenaar van molen De Herder of het omliggende perceel. De gemeente is hier dan ook afhankelijk van de eigenaar, die natuurlijk zelf ook een belang heeft bij een goede molenbiotoop. Het uitvoeren van deze maatregel staat echter niet de vaststelling van dit bestemmingsplan, met als bijlage het molenverbeteringsplan, in de weg. Voor dit bestemmingsplan geldt immers dat deze buiten de molenbiotoop van molen De Herder is gelegen.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
55	D	<p>Op pagina 17 van het molenverbeteringsplan wordt een vogelvlucht impressie getoond van de omgeving na het realiseren van verschillende plannen. Hierbij worden verschillende aannames verwerkt die een nogal twijfelachtig karakter kennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op het terrein van molen “De Herder” worden een 3-tal woningen geprojecteerd. Hiervoor is 	<p>Hieronder gaan wij puntsgewijs in op de in de zienswijze aangehaalde onderwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De vogelvluchttekening is niet meer en niet minder dan een impressie (dit is ook als zodanig vermeld in het molenverbeteringsplan). Deze impressie moet dan ook niet gezien worden als een vooringenomen besluit. <p>Wat betreft de 3 nieuwe woningen: hiervoor is inderdaad een omgevingsvergunning aangevraagd. Deze vergunning doorloopt zijn eigen procedure en staat los van het bestemmingsplan voor de Schipholweg 66-128. De 3 nieuwe woningen zullen ook moeten voldoen aan de kaders van de provincie omtrent de molenbiotoop: de molens</p>	Ja: het molenverbeteringsplan, dat als bijlage bij het bestemmingsplan zit, is aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.

		<p>inmiddels een vergunningaanvraag in behandeling, waartegen ook bezwaren ingediend zijn. Het in deze projectie toch verwerken daarvan lijkt te wijzen op een vooringenomen besluit. Om (verdere) aantasting van dit rijksmonument te voorkomen zou opgenomen moeten worden dat het zichtbaar plaatsen van welk (modern) bouwwerk ook volledig uitgesloten moeten worden. Omdat deze impressie onvolledig is, zelfs indien die plannen gerealiseerd zouden worden, geeft de impressie een zeer onjuist beeld, wat als ongewenst beoordeeld mag worden. Daarnaast maken deze woningen inbreuk op de andere doelstellingen uit de plannen waarmee het zicht op de molen juist verbeterd moet worden (zie e.iii en g.). Het eventueel realiseren van</p>	<p>(Maredijkmolen en De Herder) zullen op een goede manier ruimtelijk moeten worden ingepast.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ook hiervoor geldt: het gaat om een impressie waaraan geen rechten ontleend kunnen worden. • Het is inderdaad onderdeel van het molenverbeteringsplan om zichtlijnen te creëren naar molen De Herder. Hoe dit precies gedaan zal worden is een onderwerp van nadere uitwerking. Het verplaatsen van woonschepen is niet aan de orde, wij hebben de impressie in het molenverbeteringsplan aangepast. Nu is op de impressie te zien dat een deel van het gemeentelijk groen is gesnoeid. De woonschepen blijven op hun (legale, vergunde) plek liggen. • De afbeelding op pagina 24 van het molenverbeteringsplan beschrijft het molenrondje. Hier staan de twee manieren om de Oegstgeesterweg over te steken opgenomen: via de bestaande oversteek vanaf het parkeerterrein en via een nieuw aan te leggen voetgangersverbinding naast de spoorbrug (aangeduid met de '7'). Het molenrondje loopt dan (beginnend bij de Maredijkmolen) langs de Oegstgeesterweg, over de brug, langs de Haarlemmerweg, over de nieuwe brug bij Poelgeest en dan via de Kikkermolen en de Heemtuin weer terug naar de Maredijkmolen. • Wij erkennen de rechten van de woonbooteigenaren: deze hebben een vergunning en de ligplaatsen zijn ook in het vigerende bestemmingsplan opgenomen. Wij hebben de impressie in het molenverbeteringsplan aangepast: de woonschepen blijven op hun plek liggen, doorkijken richting de molen worden nu voorgesteld door gemeentelijk groen te snoeien. Dit betreft dan het groen nabij de Poelwetering. • De plannen voor de 2^e groene ring worden uitgewerkt in het kader van de actualisering van de Omgevingsvisie. Deze 	
--	--	--	--	--

		<p>nieuwbouw maakt direct inbreuk op deze doelstelling.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De impressie doet voorkomen of er ruimtelijke scheiding is tussen de autoweg en het fietspad langs de Oegstgeesterweg. Dit is onjuist. • Tijdens de bewonersavond is inderdaad het creëren van doorkijken vanaf Oegstgeesterweg richting molen “De Herder” als optie genoemd. De manier waarop hier in deze impressie invulling aan gegeven is, levert grote onvrede op. Zie verder bij g. hieronder. Onderkent wordt dat het een impressie betreft. Omdat burgers slechts gedeeltelijk over detailplannen geïnformeerd worden of de situatie slechts oppervlakkig kennen en wel de uiteindelijke uitkomsten zien, is 	<p>plannen gaan met name over het verbinden van bestaande groengebieden. Wij hebben nu geen plannen om extra bebouwing in groengebieden hier toe te staan. Voor de duidelijkheid: het schiereiland waar De Herder op staat is particulier daarmee niet direct onderdeel van de 2^e groene ring.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De opmerkingen die op het molenverbeteringsplan zijn gemaakt tijdens de informatieavond over dit plan zijn verwerkt in de uiteindelijke versie die ter visie heeft gelegen. Uit deze zienswijze kunnen wij niet opmaken welke opmerking niet (goed) verwerkt zou zijn. <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze tot een aanpassing aan een bijlage van het bestemmingsplan: het molenverbeteringsplan wordt aangepast. De impressie waarin wordt geschoven met woonschepen is vervangen door een impressie waarin het gemeentelijk groen in de zichtlijn vanaf de Poelwetering is gesnoeid. Door deze aanpassing geven wij aan dat het verschuiven van woonschepen niet aan de orde is.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>zorgvuldigheid geboden bij zulke weergaven. Een beeld zegt immers meer dan 1000 woorden.</p> <ul style="list-style-type: none">• Op pagina 24 wordt als mogelijk 'verbeterpunt 7' het aanleggen van een molenrondje omschreven. De oversteek bij de Oegstgeesterweg wordt hierin echter op 2 verschillende posities getoond (ruim 300m verschil), wat verwarrend werkt en een onzorgvuldige indruk maakt. Welke is juist?• Op pagina 26 van het molenverbeteringsplan wordt een nogal rooskleurig beeld geschetst van de huidige bewoning aan de Oegstgeesterweg, waardoor de geprojecteerde aanpassing niet juist beoordeeld kan worden. Bij het in bewonersoverleg gepresenteerde idee van doorkijken, werd verkondigd dat het vooral om		
--	--	--	--	--

		<p>groenbeheersing zou gaan. Er zijn immers een 5-tal ligplaatsen voor woonarken in het ligplaatsenplan vastgelegd, die daarmee ook in het bestemmingsplan verankerd zijn. Dit is een voorwaarde die ook door geldverstrekkers gesteld wordt bij het aangaan van langdurig financiële verplichtingen. Voorstellen tot het eenvoudig aanpassen hiervan in een molenverbeterplan is ronduit onzorgvuldig en leidt tot grote onrust bij de huidige bewoners.</p> <ul style="list-style-type: none">• Een deel van de te realiseren aanpassingen wordt doorgeschoven naar plannen die verband houden met realisatie van de 2^e groen/blauwe ring vanuit de omgevingsvisie 2040. Separate vergunningsaanvragen voor eventuele nieuwbouw en het versnipperd onderbrengen van		
--	--	--	--	--

		<p>deelplannen zorgt niet voor transparantie. Hoe wordt regie hierop gewaarborgd, ook om ervoor te zorgen dat delen niet telkens opnieuw beoordeeld hoeven worden en dat eerder gemaakte afspraken toch niet iedere keer opnieuw ter toetsing voorgelegd worden?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diverse op-/aanmerkingen vanuit de bewoners rondom de molenbiotopen zijn door de gemeente beoordeeld, en delen hiervan zijn volgens de verslaglegging opgenomen in een actielijst. Het bestaan van een dergelijke lijst en waar deze te raadplegen is, wordt nergens benoemd. 		
56	E	<p>De geplande hoogte van 90 meter is te hoog. De nadelige effecten op de achterliggende wijk zijn hierdoor te groot.</p>	<p>Indiener van deze zienswijze maakt niet duidelijk wat de nadelige effecten op de achterliggende wijk zijn als gevolg van de hoogte.</p> <p>Aan de vaststelling van het bestemmingsplan ligt een uitgebreide belangenafweging ten grondslag. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Leidse woningbehoefte afgewogen</p>	Geen.

			<p>tegen de ruimtelijke effecten van de voorgenomen ontwikkeling aan de Schipholweg 66 – 128 te Leiden. Daarbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (zie hoofdstuk 4 van de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan, in het bijzonder de uitgevoerde Hoogbouweffectrapportage). Uit die onderzoeken is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling past bij de bebouwing in de omgeving en er geen onaanvaardbare gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.</p> <p>Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing aan het bestemmingsplan.</p>	
57	F	<p>Ten gevolge van railverkeer treden ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen geluidbelastingen op tot ten hoogste 71 dB. Voor de woningen aan de zijde van het spoor waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden ten gevolge van railverkeer, worden 'dove' gevels toegepast.</p> <p>Uit de rekenresultaten volgt dat nagenoeg alle beoogde woningen niet beschikken over een geluidluwe gevel in de zin van uw hogere waarden beleid. In uw geluidbeleid wordt gestreefd naar tenminste één stille (minder dan 55 dB op de gevel).</p> <p>Wij wijzen er op dat niet voldaan wordt aan paragraaf 6.2.3, lid 8</p>	<p>Wij erkennen dat de geluidsbelasting op de beoogde gevels hoog is. Door de Omgevingsdienst West-Holland zijn dan ook hogere grenswaarden vastgesteld om dit project mogelijk te maken. Omdat de ligging tussen de spoorlijn en de drukke Schipholweg het niet mogelijk maakt om aan één zijde een geluidluwe gevel te maken zijn er andere, aanvullende compenserende maatregelen voorgeschreven om toch woningen te kunnen maken met een goede (geluid)kwaliteit.</p> <p>Daarnaast benadrukken wij dat bij de opzet van de nieuwe woontorens de woningen niet haaks op, maar parallel aan het spoor zijn gesitueerd: de wanden van de woongebouw aan de spoor- en wegzijde zijn relatief gesloten en de woningen zelf zijn gericht op de noord-zuidrichting. Hierdoor liggen deze zoveel mogelijk afgeschermd van de geluidsbronnen.</p> <p>Wij zijn van mening dat met de te nemen maatregelen hier woningen gebouwd kunnen worden die voldoende kwaliteit hebben.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.

		<p>van het geluidbeleid, waarbij gestreefd wordt naar tenminste één stille gevel per woning. Tevens adviseert indiener van deze zienswijze u tenminste een geluidsluwe gevel (met een geluidbelasting gelijk of lager dan de voorkeurswaarde) met buitenruimte en geen balkons of te openen delen aan de spoorzijde.</p>		
58	F	<p>Indiener van deze zienswijze wijst u op de in de Spoorwegwet vastgelegde beperkingengebieden voor hoofdspoorwegen. De beperkingengebieden staan vermeld in artikel 21 van het Besluit hoofdspoorweginfrastructuur en in de Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen. Binnen deze beperkingengebieden is voor te verrichten activiteiten op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet een vergunning van ProRail vereist.</p> <p>Indiener merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor de gemeente het bevoegde gezag is voor</p>	Wij nemen deze zienswijze voor kennisgeving aan.	Geen.

		meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat ProRail haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven. Bij enkelvoudige aanvragen blijft de minister bevoegd gezag en zal ProRail namens de minister vergunning verlenen.		
59	F	<p>Het ontwerpbestemmingsplan grenst aan percelen, die in eigendom zijn van Railinfratrust B.V./ProRail (verder te noemen ProRail).</p> <p>Deze percelen mogen zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming van ProRail niet worden gebruikt.</p> <p>Deze percelen zijn door ProRail benodigd ten behoeve van de uitvoering van haar wettelijke taken en voor eventuele toekomstige (uitbreidings)plannen.</p> <p>De percelen van ProRail, alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van</p>	<p>Het gehele plangebied van het bestemmingsplan, en daarmee ook de maximale begrenzing van het beoogde bouwplan, vallen op grond in eigendom van de Ontwikkelcombinatie Schipholweg (OCSW).</p> <p>Het bestemmingsplan heeft dan ook geen effecten op de gronden van ProRail en belemmert de huidige en toekomstige werking van het spoor niet. Het is derhalve ook niet noodzakelijk om de bestemming Verkeer – Railverkeer in het bestemmingsplan over te nemen.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.

		<p>werkzaamheden en in het geval van calamiteiten.</p> <p>Dit geldt ook voor over-/onderbouwingen en/of overkragingen van deze gronden. ProRail verzoekt u tevens alle percelen van ProRail te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer. Bestaande rechten op percelen van derden ten behoeve van bereikbaarheid van ProRail assets dienen behouden te blijven.</p>		
60	F	<p>Doordat de stationsomgeving een ideale plek is om je te vestigen, ziet indiener van deze zienswijze de laatste jaren steeds meer verdichting en hoogbouw rond het station. Dit komt de vindbaarheid van een station niet ten goede. Treinreizigers voelen zich hierdoor onzeker, hetgeen een vorm van stress veroorzaakt. Ondanks dat er bewegwijzering is blijkt uit onderzoek dat zicht op de hoofdingang de beste manier is om het station te vinden. Zichtlijnen naar het station spelen daar een belangrijke rol in en deze zichtlijnen dienen binnen de planontwikkelingen geborgd te blijven.</p>	<p>De beoogde nieuwbouw belemmert op geen enkele wijze het zicht op het station: in de bestaande situatie is het stationsgebouw vanaf de Schipholweg al niet zichtbaar, dit is weergegeven op onderstaand figuur.</p>	Geen.



			<p>Het beoogde bouwplan doet hier niets aan af, dit is weergegeven op onderstaand figuur.</p>  <p>De zichtbaarheid van het station is vooral van belang vanaf de Stationsweg ('stadszijde') en het LUMC ('zeezijde'). De in het bestemmingsplan opgenomen bouwvolumes beperken die zichtlijnen niet.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
61	F	<p>Hoogbouw rond het station heeft invloed op de windbeleving van de treinreiziger. Gemiddeld wachten treinreizigers 7 tot 10 minuten op een trein en dat doen ze bij voorkeur op het perron waar de trein halteert. Wachten met veel wind draagt niet bij aan een positieve stationsbeleving.</p>	<p>Naar aanleiding van de zienswijze is door Peutz het effect van de nieuwbouw op het windklimaat op de perrons van het nabijgelegen station beoordeeld. Hierbij is een vergelijk gemaakt tussen het windklimaat in de huidige en de geplande bebouwingssituatie, waarbij ook het windklimaat ter plaatse van de perrons inzichtelijk is gemaakt. Uit de resultaten blijkt dat door de ligging van het plan ten opzichte van de perrons in combinatie met de overheersende windrichting het windklimaat op de perrons gunstiger wordt ten gevolge van de</p>	<p>Ja, de notitie met daarin de beoordeling van het windklimaat op de perrons wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan.</p>

		<p>Reizigers wachten bij voorkeur warm, beschermt en comfortabel. Helaas is er echter niet voldoende wachtgelegenheid voor elke reiziger. Daardoor is het van belang dat in de omgeving rekening wordt gehouden met de windbeleving op het perron. Hoogbouw rond het station heeft ook invloed op de windcirculatie en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan daken/kappen) door veranderende windbelastingen. Hiermee dient rekening te worden gehouden.</p>	<p>nieuwbouw. De notitie van Peutz wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze tot aanpassing van het bestemmingsplan: er wordt een bijlage toegevoegd.</p>	
62	F	<p>ProRail stelt zich als doel om in 2030 CO² neutraal te opereren. Dat betekent dat vele daken en perronoverkappingen voorzien zijn of worden van zonnepanelen om zo voldoende stroom op te wekken voor verlichting, reisinformatie, liften en roltrappen. Verzocht wordt bij het maken van plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op de zonnepanelen van ProRail en indien nodig met ProRail in contact te treden, zodat voornoemde doelstelling van ProRail voor 2030 haalbaar blijft.</p>	<p>Als gevolg van dit bestemmingsplan zijn geen effecten op de zonnepanelen van ProRail te verwachten: de schaduwval als gevolg van het beoogde project reikt niet tot aan het stationsgebouw van Leiden Centraal of tot aan de overkapping over de perrons van het station. De perrons reiken (vanaf het station gezien) tot aan het begin van het Achmeagebouw en niet tot aan de beoogde ontwikkeling. Uit de schaduwonderzoeken die door Peutz zijn uitgevoerd en als bijlage bij het bestemmingsplan zijn gevoegd blijkt dat de schaduwval op geen enkel moment van de dag, op geen enkel moment in het jaar zover komt dat bestaande of mogelijk te bouwen zonnepanelen van ProRail in de schaduw worden gezet.</p> <p>Door het ontbreken van perrons nabij de ontwikkeling is hier ook geen mogelijkheid om in de toekomst zonnepanelen aan te leggen: er is geen perron, en daarmee ook geen overkapping mogelijk.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.

63	G	<p>Dit bestemmingsplan valt deels binnen de molenbiotoop van de Maredijkmolen. De Maredijkmolen is aangewezen als een bijzondere molenbiotoop. Op basis van de provinciale Omgevingsverordening is nieuwe bebouwing mogelijk mits de molen op een goede manier ruimtelijk wordt ingepast. In overleg met eigenaar van de Maredijkmolen heeft de gemeente gekozen om een molenverbeteringsplan te maken. Dit plan is ook als bijlage bij de toelichting gevoegd. In basis is dit molenverbeteringsplan een stap in de goede richting om tot een goede ruimtelijke inpassing te komen, echter, het plan is op een aantal punten afgezwakt ten opzichte van de conceptversie. Dit verschil zit hem in de uitvoering: de uitvoering van de in het plan opgegeven maatregelen zijn naar de toekomst verschoven. Tot concrete uitvoeringsmaatregelen die tot een verbetering van de windvang leiden, leidt het verbeteringsplan hierdoor niet meer. Dit is niet akkoord: hiermee biedt het plan</p>	<p>Op basis van het provinciaal beleid is het oprichten van nieuwe bebouwing binnen een bijzondere molenbiotoop mogelijk, mits de molen en de molenbiotoop op een goede manier ruimtelijk worden ingepast. Omdat het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan “Schipholweg 66 – 128 te Leiden” is gelegen binnen de bijzondere molenbiotoop van de Maredijkmolen, is een molenverbeteringsplan opgesteld. Het doel van dit molenverbeteringsplan is het waarborgen van een goede inpassing van de molen en de molenbiotoop bij de voorgenomen herontwikkeling(en) aan de Schipholweg, alsmede het verbeteren van het gebruik van de molen. Anders dan indiener van de zienswijze, zijn wij van mening dat de benoemde maatregelen in het molenverbeteringsplan wel degelijk bijdragen aan het verbeteren van het gebruik van de Maredijkmolen. Eén maatregel hebben wij veranderd en één is toegevoegd. Dit lichten wij hieronder nader toe.</p> <p>In het molenverbeteringsplan is het verleggen van de Maredijkbrug als een van de maatregelen benoemd. Hierdoor worden meer draaiuren gecreëerd voor de Maredijkmolen en derhalve kan deze maatregel naar onze mening worden beschouwd als een verbetering. Aan deze maatregel kan uitvoering worden gegeven, zodra dit bestemmingsplan – met het molenverbeteringsplan als bijlage – wordt vastgesteld. Vanaf dat moment wordt deze maatregel ingepland en vervolgens uitgevoerd.</p> <p>Een andere maatregel is het visueel aantrekkelijker inrichten van het erf. Onder meer vanwege de financiële bijdrage van de ontwikkeling aan de Schipholweg 66 – 128 aan dit molenverbeteringsplan, is het treffen van een dergelijke maatregel mogelijk.</p> <p>Daarnaast is de maatregel om het zicht en de windvang op de molen vanaf de Poelwetering/Marienpoelstraat te verbeteren aangescherpt: de kap van de drie populieren in de Marienpoelstraat is nu als direct uit te voeren maatregel benoemd. Hiermee vervalt het uitsterfbeleid voor deze bomen en zullen zij actief gekapt worden.</p>	<p>Ja: het molenverbeteringsplan wordt aangepast en aangevuld als gevolg van deze zienswijze.</p>
----	---	---	---	---

		<p>onvoldoende houvast om tegemoet te komen aan de eis dat de molens en de molenbiotopen op een goede manier ruimtelijk worden ingepast. Dit is dan strijdig met de betreffende afwijkmogelijkheid uit de Omgevingsverordening. De gemeente wordt dan ook verzocht om in overleg met de moleneigenaren tot een bestuurlijk en politiek breed aanvaard aangepast verbeteringsplan te komen en deze af te stemmen alvorens het bestemmingsplan vast te stellen.</p>	<p>Het eilandje nabij de molen, tussen de molen en het nieuwe gemaal in, is afgegraven en zal ook zo blijven. Door het afgraven van dit eilandje is er geen kans meer dat zaailingen opkomen en daarmee het zicht en de windvang op de molen belemmeren. Tenslotte is nog een concrete actie dat de zieke zomereik aan de Zweilandlaan wordt gekapt.</p> <p>De benoemde maatregelen in het molenverbeteringsplan inclusief de aanvullingen naar aanleiding van onder andere deze zienswijze leiden naar onze mening tezamen tot een goede inpassing van de Maredijkmolen alsmede tot een verbetering van het gebruik van de molen. De zienswijze leidt dus tot een aanpassing van het bestemmingsplan, namelijk door de bijlage 'molenverbeteringsplan' aan te passen.</p> <p>Zie verder ook ons antwoord bij zienswijze 2B en 3B van deze zienswijzennota.</p>	
64	G	<p>In het Molenverbeteringsplan is alvast een voorschot genomen op het creëren van een tweede groene ring, waaruit afgeleid wordt dat er op kortere termijn in de directe omgeving van de molens eerder meer dan minder windbelemmerende beplantingen zullen worden aangebracht.</p>	<p>Het doel van dit molenverbeteringsplan is het waarborgen van een goede inpassing van de molen en de molenbiotoop bij de voorgenomen herontwikkeling(en) aan de Schipholweg, alsmede het verbeteren van het gebruik van de molen. Met de 'tweede groene ring' wordt ons voornemen bedoeld om de diverse groengebieden die als een ring om Leiden heen liggen met elkaar te verbinden. Dit is dezelfde werkwijze als bij het Singelpark: bestaande groengebieden worden met elkaar verbonden waardoor één (bijna) aaneengesloten groengebied ontstaat.</p> <p>De werkzaamheden voor de tweede groene ring zullen met name bestaan uit het creëren van verbindingen en niet zozeer uit het toevoegen van extra groen: dit groen is er namelijk al, maar moet met elkaar verbonden worden. Als gevolg zal het realiseren van deze verbindingen geen invloed hebben op de windvang van de molens.</p>	Geen.

			<p>Binnen de molenbiotoop zullen wij overigens ten allen tijde, bij zowel het beheer als aanplanten van groen, rekening houden met de aanwezige molenbiotoop. Dit hebben wij reeds in 2009 besloten met de 'beleidsuitgangspunten groenbeheermaatregelen molenbiotopen'. Ook in het molenverbeteringsplan dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd is opgenomen dat bij de herplant van groen rekening wordt gehouden met de molenbiotoop.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	
65	H	<p>Over de bouwplannen waarop de ontwerpbestemmingsplannen betrekking hebben zijn regelmatig participatiebijeenkomsten met bewoners georganiseerd. In het begin is zelfs sprake geweest van een specifieke bijeenkomst voor het Houtkwartier. Vanuit deze wijk was in het begin veel belangstelling en dan met name van de bewoners aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad. Daarbij was met name veel aandacht voor de bezonning, het geluid en het aanzicht van de plint en de woontorens vanuit deze wijk. De ontwikkelaars stonden daarbij open voor suggesties en zorgen en gaven in volgende bijeenkomsten steeds aan wat er met de inbreng vanuit de wijk was gedaan.</p>	<p>Wij betreuren het dat voor indiener niet duidelijk is waarom bepaalde wijzigingen in het plan zijn doorgevoerd.</p> <p>De Ontwikkelcombinatie Schipholweg (OCSW) heeft in samenwerking met de gemeente Leiden en communicatiebureau Awareness een participatietraject vormgegeven. Op deze manier is geprobeerd belanghebbenden tijdig en volledig te informeren over de ontwikkelingen van de ontwerpen en plannen van de ontwikkelaar en de inzichten en wensen van de gemeente.</p> <p>Op verschillende momenten in het proces is om input van belanghebbenden gevraagd, ook speciaal voor het Houtkwartier. Met deze inbreng zijn de plannen waar mogelijk aangevuld en is zo goed mogelijk recht gedaan aan de verschillende belangen die er bij dit project aan de orde zijn.</p> <p>De presentaties van de bijeenkomsten van 12 september 2022, 31 oktober 2022 en 28 juni 2023 en de verslagen daarvan (zie bijlage 21, bijlage 22 en bijlage 23 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan), laten zien hoe de plannen zich in antwoord op de inbreng vanuit de omgeving hebben ontwikkeld. In het verslag over het participatieproces, zoals opgenomen in bijlage 20 van het ontwerpbestemmingsplan, is hiervan een samenvatting</p>	

	<p>Gaande het traject zijn de bouwplannen daarna soms vergaand aangepast, zoals de positie van de torens, vormgeving van de torens, de bouwhoogtes, het aantal te realiseren woningen en de verdeling daarvan over sociale huur, middensegment en dure koopwoningen. Het waarom van deze aanpassingen werd niet altijd duidelijk toegelicht. Gewoonlijk werd door de ontwikkelaars verwezen naar wensen van de welstandscommissie, HOV-Leiden en wensen vanuit de gemeente. De adviezen van deze partijen waren niet beschikbaar. Voor wat betreft het participatietraject wordt opgemerkt dat er op 24 januari 2024 voor bewoners en belanghebbenden een inloopbijeenkomst was georganiseerd over onder andere dit bestemmingplan. Bij het opstellen van de stukken die daar ter inzage lagen zijn de bewoners en belanghebbenden niet betrokken geweest. Een overzicht van de opmerkingen en vragen</p>	<p>opgenomen. Daarin is ook duidelijk gemaakt wat de overwegingen zijn geweest bij het vinden van een balans tussen de urgentie van de woningbouwopgave, kwaliteit van gebouwen en inpassing en haalbaarheid.</p> <p>Op 24 januari 2024 is inderdaad een inloopbijeenkomst georganiseerd. Deze bijeenkomst was met name bedoeld om persoonlijk vragen te kunnen beantwoorden op de verschillende bestemmingsplannen, het molenverbeteringsplan en het beeldkwaliteitsplan zoals die ter inzage liggen. Van deze avond is geen verslag gemaakt, daarvoor was de avond ook niet bedoeld.</p>	
--	---	--	--

		van de bewoners tijdens deze inloopbijeenkomst is helaas niet beschikbaar. Dit alles is niet in overeenstemming met de concept "Handreiking Samenwerken in de stad".		
66	H	<p>Het bouwplan voor de Schipholweg 66-128 betreft de realisatie van 3 hoge woontorens op een gezamenlijke plint. In de plint bevinden zich parkeergarages, winkels en kantoren. Daarboven komen woningen (met name in de 3 torens). De realisatie van hoogbouw (tot aan 90 meter) op deze plek is weliswaar onderdeel van de omgevingsvisie 2040 maar verdraagt zich slecht met de overige bouw aan de Schipholweg. De hoogte van het bestaande Achmeagebouw, de brandweerkazerne, het Station House-complex en the Fizz aan de Ypenburgbocht conflicteren met de beoogde bouwhoogte (tot 90 meter) in het bouwplan voor Schipholweg 66-128. Wij vinden het gewenst de beoogde woningen over een breder oppervlak te spreiden waarbij minder de maximaal toegestane bouwhoogte wordt</p>	Verwezen wordt naar ons antwoord op zienswijzen 20C en 33C van deze zienswijzennota.	Geen.

		gezocht. Architectonisch ontstaat dan meer een eenheid en niet een ratjetoe aan bouwhoogten.		
67	H	<p>In het bestemmingsplan wordt gesproken over bouwhoogten van 69, 75 en 90 meter. Oorspronkelijk was de bedoeling dat er drie “ranke” torens zouden worden gerealiseerd. Dit zou bereikt worden door de hoeken van de torens af te schuinen. Gedurende het ontwerptraject is hiervan afgezien en overgegaan op 3 lange, monotone blokken. Aan het begrip hoogteaccenten, die een maximale bouwhoogte van 90 meter rechtvaardigen, wordt</p> <p>in het ontwerp overigens wel een erg ruime invulling gegeven door voor een massieve vorm tot op het hoogste niveau van de woontorens te kiezen. In het bouwplan van VORM gaat het om grote kubussen die ontstaan. Dat is een nogal “lompe” invulling van toegestane hoogteaccenten met negatieve gevolgen voor de wijk. Dit gebouw domineert nu over de wijk en dat is niet nodig (zie de overige nieuwbouw in het Stationsgebied).</p>	<p>Te allen tijde zijn de spelregels uit de Gebiedsvisie Schipholweg als uitgangspunt gehanteerd. In de gebiedsvisie zijn voor het thema ‘Hoogte, aansluiting op de schaal van Leiden’ diverse spelregels opgesteld, om zo een goede stedenbouwkundige inpassing te borgen. Aan deze spelregels is in paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan getoetst. Daarnaast is ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling een Hoogbouweffectrapportage opgesteld (zie bijlage 19 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit volgt dat het voorgestelde stedenbouwkundige volume een uitwerking is die binnen de kaders Omgevingsvisie, Hoogbouwvisie en Gebiedsvisie Schipholweg valt. Er is een uitgebreide zoektocht gedaan om de volumes zo goed mogelijk in te passen en om de effecten op de historische binnenstad zo beperkt mogelijk te laten zijn. Deze zoektocht heeft geleid tot de huidige plannen. Tijdens de verschillende participatiebijeenkomsten is deze zoektocht ook toegelicht. Vanuit enkele standpunten is de zichtbaarheid niet te ontkennen. Met name bij de zichtlijnen 2 en 6 zijn de beoogde volumes aanwezig. In geen van de gevallen leidt dit tot een stedenbouwkundig onaanvaardbare situatie.</p> <p>Als gevolg van onder andere deze zienswijze en naar aanleiding van aanpassingen aan het bouwplan passen wij het bestemmingsplan wel aan: de torens worden slanker gemaakt. Hiermee wordt voor een deel tegemoet gekomen aan deze zienswijze.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze tot een aanpassing van het bestemmingsplan: de torens worden slanker.</p>	<p>Ja: de torens worden slanker gemaakt. Dit wordt vastgelegd in het bestemmingsplan..</p>

68	H	<p>De stedenbouwkundige schaa sprong, die als gevolg van dit ontwerp ontstaat, is ongekend. Aan het eind van de Schipholweg in hetzelfde gebied is the Fizz (studentenhuisvesting) gebouwd, dat juist stapsgewijs afschaalt om aan te sluiten bij de bebouwing aan de overkant van de Haarlemmertrekvaart. Het feit dat het nieuwe hoogbouwbeleid wordt gehanteerd, maar dat er qua ontwerp alleen wordt getoetst aan het beleid uit 2007 mag, maar is niet fraai en kan anders.</p>	<p>Graag geven we aan dat het toetsingskader inderdaad bestaat uit de Hoogbouwvisie 2007. In paragraaf 4.10.2 van de toelichting behorend bij het ontwerpbestemmingsplan is dit nader toegelicht. Voor het overige wordt verwezen naar ons antwoord op de zienswijzen 20C en 33C van deze zienswijzennota.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
69	H	<p>In een vroeg stadium van het bouwplan zijn onderzoeken gedaan naar effecten op de horizon (zichtlijnen), schaduwwerking op de omgeving (en verminderde energieopwekking via zonnepanelen), windval rond de torens en geluidsbelasting. Deze onderzoeken zijn niet herhaald nadat de plaats, hoogte en vorm van de torens zijn veranderd. Deze onderzoeken dienen te worden geactualiseerd.</p>	<p>De bij het bestemmingsplan gevoegde onderzoeken zijn allemaal gebaseerd op de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, en geven daarmee inzicht in de impact van de maximaal planologische volumes die worden toegestaan. Aanvullend wordt verwezen naar ons antwoord op zienswijze 34C van deze zienswijzennota. Vanwege de aanpassing aan het bestemmingsplan (lagere en slankere torens) zijn de vereiste onderzoeken ook allen geactualiseerd.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
70	H	<p>Er is aandacht gewenst voor het terugkaatsen van geluid (rijdende treinen,</p>	<p>Verwezen wordt naar ons antwoord op zienswijzen 16C, 17C en 34C van deze zienswijzennota.</p>	Geen.

		stationsomroep(st)er), ijzer/kopervijzel van de bovenleidingen en grondspoorstaven en fijnstof naar de achterzijde, balkons en tuinen van de woningen aan de Boerhaavelaan en het Swammerdampad.	De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
71	H	De geplande parkeergarage en de fietsenstalling kunnen ondergronds gebouwd worden. Door ondergronds te bouwen ontstaat er ruimte om minder hoog te bouwen.	<p>Uit de Gebiedsvisie Schipholweg volgt de randvoorwaarde dat parkeren geclusterd en inpandig moet worden opgelost, in het basement of ondergronds. Het realiseren van ondergrondse parkeerplaatsen is zodoende geen vereiste. De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de vereisten uit de Beleidsregels en Gebiedsvisie: het parkeren wordt immers inpandig opgelost in het basement van het gebouw. Met de in het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting (artikel 11) is geborgd dat in het kader van de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit moet worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.
72	H	Een zorgpunt blijft dat voor bewoners in het Stationsgebied een autoparkeernorm van 0 geldt. In het Houtkwartier wordt al veel geparkeerd door mensen die de binnenstad bezoeken of met de trein op stap gaan, met name in het weekend. Er wordt in de geplande complexen weinig parkeergelegenheid voor	<p>Verwezen wordt naar ons antwoord op zienswijzen 4C en 18C van deze zienswijzennota. Aanvullend daarop merken we nog het volgende op. De parkeersituatie in de diverse wijken, waaronder het Houtkwartier, wordt voortdurend gemonitord. Op dit moment zijn wij niet van plan om het parkeerregime in het Houtkwartier, of een deel daarvan, aan te passen.</p> <p>De enige wijziging die plaats zal vinden is dat het 'dubbeltjestarief' zal verdwijnen. Daar heeft de raad al een besluit over genomen.</p> <p>Het aanpassen naar vergunninghoudersparkeren of het invoeren van betaald parkeren in het weekend zit nu niet in de planning. Wij zien</p>	Geen.

		<p>bewoners geboden. Het is een illusie te denken dat de nieuwe bewoners van 650 nieuwe appartementen in het nieuwe gebouw 0 (nul) parkeerplaatsen nodig hebben. In toenemende mate zal door bewoners van de complexen daarom gebruik gaan worden gemaakt van het goedkope parkeren in het Houtkwartier (met name de Boerhaavelaan). Gecombineerd met de al (te) hoge parkeerdruk in dit deel van de wijk zal de parkeerproblematiek alleen maar toenemen.</p> <p>Overwogen zou kunnen worden om in bepaalde straten van het Houtkwartier (Boerhaavelaan, Mariënpoolstraat) het parkeren uitsluitend voor vergunninghouders (en hun bezoek) mogelijk te maken of het gratis parkeren in de weekenden te beëindigen.</p>	<p>hier op dit moment ook geen noodzaak toe. Ook verwachten wij niet dat deze noodzaak ontstaat als gevolg van dit bestemmingsplan voor de Schipholweg 66-128.</p> <p>Deze zienswijze leidt hiermee niet tot een aanpassing aan het bestemmingsplan.</p>	
73	H	<p>Meerdere keren is tijdens het participatietraject gewezen op de knik in de Dellaertweg tussen het beoogde nieuwe gebouw en het bestaande Achmea gebouw. In het logistiek ontwerp is opgenomen dat een deel van de verkeersstroom langs de</p>	<p>Verwezen wordt naar ons antwoord op zienswijze 36C van deze zienswijzennota. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan: er is een extra onderzoek bij het bestemmingsplan gevoegd waaruit blijkt dat de ontsluiting van de logistieke straat via de Dellaertweg mogelijk is.</p>	<p>Ja: de verkeerssituatie bij de Dellaertweg is in een aanvullend onderzoek nader belicht.</p>

		<p>achterkant van het gebouw juist op die plek de Dellaertweg zal oprijden.</p> <p>Dat is een ongewenste situatie vanwege opstoppingen en de vele kruisende verkeersstromen.</p>		
74	H	<p>Bij het bouwplan was de initiële gedachte om het nieuwe gebouw aan te sluiten op de bestaande stadsverwarming. Een combinatie van bouwen volgens de BENG-normen en aansluiten op de hoge temperatuur stadsverwarming is ongewenst. Het is zeker niet de goedkoopste oplossing voor de toekomstige bewoners. Hier had de gemeente meer regie moeten nemen.</p> <p>Voor het Stationgebied is het beleid om WKO-systemen toe te passen. Dat beleid zou je ook moeten hanteren voor de Schipholweg en dus ook voor deze nieuwe ontwikkeling. Via een interventie is de projectontwikkelaar wel op dat spoor gezet. Of dit enig effect heeft gehad is onduidelijk.</p>	<p>De wijze van verwarmen van de beoogde nieuwbouw is niet iets dat geregeld wordt in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt diverse manieren van verwarmen mogelijk: binnen de bestemming 'Gemengd' zijn nutsvoorzieningen waaronder een WKO toegestaan. Ter aanvulling op bovenstaande: een collectieve WKO-bron vormt vooralsnog het basisuitgangspunt voor de verwarming / koeling van de gebouwen. Daarnaast zal gebruik worden gemaakt van een hulpaansluiting van Vattenfall voor de warmtelevering. Door het toepassen van de hulpaansluiting zal 70% van het benodigd vermogen van het gebouw, door de WKO-installatie worden opgewekt. Door 30% van het benodigd vermogen door de hulpaansluiting van Vattenfall te laten leveren, kan de WKO-installatie met 30% opstelcapaciteit worden verkleind. Dit betekent dat ook de elektriciteitsaansluiting van Liander voor de WKO-installatie met 30% verkleind kan worden. Dit is gunstig in relatie tot de netcongestie-uitdaging wat een cruciale rol speelt in het wel of niet doorgaan van bouwprojecten in Nederland.</p> <p>De installatie wordt voorzien van een buffersysteem waarbij de aansluitvermogens laag kunnen blijven én zodat de belasting van het stadsverwarmingsnet tijdens de piekuren wordt geminimaliseerd in relatie tot bestaande en nieuwe aansluitingen in de omgeving van Leiden. Het streven is om de WKO maximaal in te zetten. De technische mogelijkheden worden nader onderzocht.</p> <p>Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.

75	H	<p>Hoewel geen onderdeel van het bestemmingsplan en de bouwontwerpen wil indiener van deze zienswijze nog een aantal zaken onder de aandacht brengen, die betrekking hebben op de bouwfase van de projecten. Geadviseerd wordt bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen voor de feitelijke bouw expliciet te toetsen op het duurzaam bouwen. Te denken valt aan het in te zetten materieel en de gebruikte materialen en de aandrijving van hijskranen, waterpompen (niet op fossiele brandstoffen) e.d. Ook wordt geadviseerd dat voorgescreven wordt dat er schroefboorpalen worden gebruikt ter beperking van de (geluids)overlast door het heien voor de omgeving. Voorts rekening te houden met de nabijheid van Natura-2000 gebieden.</p>	<p>Zoals indiener van deze zienswijze zelf al aangeeft maakt de wijze van bouwen geen onderdeel uit van de bestemmingsplanprocedure. Het betreft namelijk een uitvoeringsaspect. In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor de bouwactiviteit zal dit nader worden uitgewerkt. Op dat moment zullen dan ook afwegingen worden gemaakt over de bouwmethode en de daarbij behorende logistiek.</p> <p>Wel is in het stikstofdepositie rapport (bijlage 5 bij het ontwerpbestemmingsplan) terug te vinden welk materieel elektrisch zal worden uitgevoerd. Tevens wordt tijdens de bouw zoveel mogelijk ingezet op demontabele prefabricatie en het gebruik van circulaire materialen.</p> <p>De omgevingsvergunningaanvraag zal (volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving) worden voorzien van een zogenaamd BLVC-plan. Het BLVC-plan zal één van de documenten zijn die bij de vergunning moet worden gevoegd en ter inzage zal worden gelegd. BLVC staat voor: bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie.</p> <p>In een BLVC-plan zal onder andere worden ingegaan op het in te zetten materieel, het gebruik van materialen en wordt nadrukkelijk ingegaan op de maatregelen die tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden worden genomen om overlast te beperken en de veiligheid en leefbaarheid te garanderen. Op dit moment, bij de bestemmingsplanprocedure, is een BLVC-plan nog niet beschikbaar, omdat op de planning op dit nog verder worden uitgewerkt. In het kader van het bestemmingsplan is reeds aangetoond dat zowel de aanleg- als de gebruiksfase geen invloed heeft op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Aanvullend wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 5C van deze zienswijzennota.</p>	Geen.
----	---	---	---	-------

			Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
76	H	Het voeren van lichtreclame aan de gevels en op de (tussen)daken moet uitgesloten worden.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 12C uit deze nota.	Geen.
77	I	<p>Indiener van deze zienswijze geeft aan dat in het ontwerpbestemmingsplan niet alle regels juist overgenomen zijn om de belangen van de aanwezige hoogspanningsverbinding te beschermen.</p> <p>Verzocht wordt de regels in artikel 4 'Leiding-hoogspanning' aan te vullen.</p>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan was al rekening gehouden met de hoogspanningsverbinding door een dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' op te nemen. Het voorstel voorziet in een uitgebreidere regeling dan dat op dit moment het geval is, maar beoogd eveneens rekening te houden met de hoogspanningsverbinding.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijze zal artikel 4 worden aangevuld. De zienswijze leidt dan ook tot aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Ja. Artikel 4 van de planregels wordt aangevuld.
78	I	Door de aanwezige hoogspanningsverbinding is er sprake van een magnetisch veld. Er wordt geadviseerd zo mogelijk afstand te houden tussen hoogspanningsverbindingen en gevoelige bestemmingen. In het kort is het advies zoveel als redelijkerwijs mogelijk te voorkomen dat nieuwe gevoelige bestemmingen ontstaan binnen de berekende magneetveldzone van 0,4 microTesla (jaargemiddeld). Onder gevoelige bestemmingen vallen woningen, scholen, crèches en andere woonvormen waar mensen langdurig verblijven (zoals	<p>Door de minister voor Klimaat en Energie (KE) en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) is, in afstemming met de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), besloten om voor andere netcomponenten dan bovengrondse hoogspanningslijnen geen afstanden ten opzichte van gevoelige bestemmingen te adviseren. Dat betekent dat er ook geen magneetveldzone bij deze netcomponenten bepaald wordt. Desondanks is de magneetveld contour bepaald om een beeld te geven van de ligging van de 0,4 microTesla contour van deze kabelverbinding. Uit het onderzoek volgt dat de 0,4 microTesla contour niet verder dan 13,5 meter uit het hart van de kabelverbinding rijkt.</p> <p>In het bestemmingsplan is rekening gehouden met deze contour door in de regels van het bestemmingsplan op te nemen dat woningen vanaf de derde bouwlaag zijn toegestaan en dat een kinderdagverblijf niet is toegestaan binnen een magneetveldcontour hoger dan 0,4 microTesla.</p>	Geen.

		verpleeghuizen en instellingen voor mensen met een beperking).	Gelet op voorgaande leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
79	J, K	Het bestemmingsplan tast de molenbiotoop van molen De Herder aan.	<p>Het plangebied van bestemmingsplan Schipholweg 66-128 is geheel buiten de molenbiotoop (400 meter) van molen De Herder gelegen. In die zin gelden dus geen aanvullende regels ten aanzien van de molenbiotoop van deze specifieke molen. In de vastgestelde Gebiedsvisie Schipholweg zijn de molenbiotoop-contouren zichtbaar weergegeven, hieruit is ook af te lezen dat het plan Schipholweg 66-128 volledig buiten de biotoop van Molen De Herder valt.</p> <p>De beoogde nieuwbouw is gelegen op een afstand tussen de circa 450 en 600 meter vanaf de molen De Herder. Vanwege deze afstand hebben wij in het molenverbeteringsplan dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd dan ook nadrukkelijk rekening gehouden met molen De Herder en niet alleen met de Maredijkmolen waarvan een deel van het plangebied wel in de molenbiotoop valt. In het molenverbeteringsplan is opgenomen welke maatregelen er op korte en langere termijn genomen worden om de invloed van de beoogde nieuwbouw op de molen zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>De benoemde maatregelen in het molenverbeteringsplan leiden naar onze mening tezamen tot een goede inpassing van molen De Herder alsmede tot een verbetering van het gebruik van de molen. De zienswijze leidt derhalve niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>	Geen.

6. Conclusie

In het kader van de zienswijzenprocedure met betrekking tot het bestemmingsplan Schipholweg 66-128 zijn in totaal 12 zienswijzen ingediend. Naderhand is één zienswijze ingetrokken. De zienswijzen zijn in deze zienswijzennota samengevat en beantwoord.

De meeste ingediende zienswijzen hebben betrekking op een aantal thema's:

- De hoogte van de beoogde bebouwing
- De massaliteit van de beoogde bebouwing
- Ontsluiting van de beoogde bebouwing
- De molenbiotoop van met name de Maredijkmolen

Naar aanleiding van deze zienswijzen is het bestemmingsplan op enkele onderdelen aangepast:

- twee van de drie torens zijn lager geworden;
- alle drie de torens zijn slanker geworden;
- het molenverbeteringsplan is aangepast;
- er zijn aanvullende onderzoeken gedaan naar onder andere windhinder op de perrons van Leiden Centraal en de ontsluiting van de logistiek op de Dellaertweg.

Voor de overige zienswijze geldt dat deze geen aanleiding geven het bestemmingsplan aan te passen. Dit betekent dat het bestemmingsplan, met de genoemde wijzigingen, aan de raad ter vaststelling aangeboden kan worden.