

# Inspraaknota bestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 1

Juni 2015

## 1 Inleiding

Op 27 mei 2014 heeft het college van burgemeester en wethouders van Leiden besloten het voorontwerpbestemmingsplan 'Rijnsburgerblok deel 1' met identificatienummer NL.IMRO.0546.BP00080-0101 voor inspraak vrij te geven en conform de gemeentelijke inspraakverordening voor een periode van zes weken ter inzage te leggen. Dit voorontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van een nieuw multifunctioneel gebouw tussen het Schuttersveld, Ballonpad, Stationsweg en Stationsplein mogelijk. Dit bestemmingsplan vormt het startschot voor een omvangrijke gebiedsontwikkeling van het stationsgebied.

De inzagetermijn van het voorontwerp is gestart op 5 juni 2014 en liep tot en met 16 juli 2014. Gedurende de inspraaktermijn zijn tien inspraakreacties bij het college ingediend, waarvan vijf tijdens de inspraakavond die op 12 juni 2014 is gehouden. De presentielijst van de inspraakavond is als bijlage bij deze nota opgenomen. De tijdens de inspraakavond ingediende inspraakreacties zijn in het overzicht hieronder opgenomen.

Gedurende de hierboven genoemde termijn van zes weken is het voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro ook aan de diverse vooroverleginstanties gezonden (Provincie, Waterschap). Er is één vooroverlegreactie ingediend.

In deze notitie worden de inspraakreacties en de vooroverlegreactie behandeld. De beantwoording van de reacties vindt plaats via een tabel. De notitie rondt af met een conclusie en een voorstel voor het vervolg van de procedure.

## 2 Inspraakreacties

In onderstaande tabel worden de inspraakreacties behandeld. In de eerste kolom wordt de reactie genummerd aangegeven. De tweede kolom geeft met behulp van een cijfer aan door wie de reactie is ingebracht. In de derde kolom wordt de inhoud van de reactie samengevat. De vierde kolom geeft de reactie van het college weer. In de vijfde kolom tenslotte wordt aangegeven of de reactie gevolgen heeft voor het te nemen besluit.

		<b>Samenvatting ingekomen inspraakreactie</b>	<b>Reactie van het college</b>	<b>Gevolgen voor het te nemen besluit</b>
1	1	De oostelijke woontoren staat veel te dicht op de bestaande appartementen op de hoek van het Ballonpad, Schuttersveld en Rijnsburgersingel. Dit zorgt voor inkijk en gebrek aan uitzicht.	Ten opzichte van het gepresenteerde ontwerp tijdens de inspraakavond is de oostelijke woontoren verlaagd. Deze woontoren was in het eerdere ontwerp ruim 52 meter hoog, deze is verlaagd tot ruim 46 meter. Hierdoor heeft deze toren minder gevolgen voor de bestaande woningen op de hoek van het Ballonpad, Schuttersveld en Rijnsburgersingel. De afstand tussen het genoemde woongebouw en de nieuwe woontoren bedraagt tussen de 50 en 70 meter, afhankelijk vanaf welk	Ja, de hoogte van de woontorens is aangepast: de lage woontoren staat nu het dichtst op de bestaande woningen in de plaatste van de hoge woontoren.

			<p>appartement wordt gemeten. De minimale afstand bedraagt Deze afstand is in hoogstedelijk gebied een ruime en daarmee ook acceptabele afstand tussen woongebouwen.</p> <p>Dat de nieuwe woontoren het uitzicht vanaf het bestaande woongebouw zal beperken ontkennen wij niet: de stationsomgeving is een locatie waar verdichting gewenst is hetgeen tot gevolg heeft dat hoogbouw wordt toegepast. Dit kan voor bestaande bewoners betekenen dat hun uitzicht wordt beperkt ten opzichte van de huidige, deels onbebouwde situatie. In binnenstedelijke locaties, en zeker ook in stationsgebieden is een bebouwing dicht op elkaar eerder regel dan uitzondering.</p>	
2	1	Er is nu reeds geluidsoverlast van het schoolplein van de school aan het Ballonpad. Dit komt door de gebogen vorm van het appartementengebouw waardoor het als een klankkast werkt. Wat gaat de nieuwbouw betekenen voor geluid?	<p>De nieuwbouw ligt op zodanige afstand van het woongebouw dat het geluid hierdoor niet toeneemt.</p> <p>Bovendien heeft de nieuwbouw geen gebogen vorm waardoor dit niet als een klankkast naar een bepaald punt toe werkt.</p> <p>Daarnaast zal de nieuwbouw het geluid van de spoorbaan verder afschermen. Hierdoor zal als gevolg van de nieuwbouw er geen extra geluidsoverlast bij de bestaande appartementen ontstaan.</p>	Geen.
3	1, 2	De oostelijke woontoren zou verder van de bestaande woningen af moeten komen.	<p>De afstand tussen de oostelijke woontoren en de bestaande woningen bedraagt tussen de 50 en 70 meter, afhankelijk vanaf welk bestaand appartement wordt gemeten, hetgeen in hoogstedelijk gebied een aanvaardbare en gangbare afstand is.</p> <p>Los daarvan geldt dat de oostelijke woontoren ten opzichte van het eerdere ontwerp voor de nieuwbouw is verlaagd. Deze toren kan niet verder van de bestaande woningen af worden geplaatst: dit levert een onhaalbaar plan op door de aanwezigheid van de stallingsgarage in het Rijnsburgerblok. Hierdoor is</p>	Geen.

			<p>het niet mogelijk de kern van de toren verder naar achteren te plaatsen. Ook zou de oostelijke woontoren dan onaanvaardbaar dicht op de westelijke woontoren komen te staan.</p>	
4	2	<p>De kantoortoren van 70 meter is te hoog. Deze zou maximaal 50 meter hoog moeten zijn.</p>	<p>In het stedenbouwkundig plan wordt voorgesteld om een variatie aan bouwhoogten in het Stationsgebied mogelijk te maken. De hoogte neemt toe naarmate de afstand tot de binnenstad groter wordt. Hierdoor ontstaat een natuurlijke overgang tussen de kleine schaal van de binnenstad en de grote schaal van het Bio Science Park. In de Hoogbouwvisie staat dat (rond de) 70 m de maximale hoogte is voor de stad en 60 m voor het Stationsgebied. Van deze 60 m kan onderbouwd afgeweken worden als er maar geen "schermen en wanden van hoogbouw" ontstaan. Het stedenbouwkundige plan garandeert dit, dus kan in het Stationsgebied boven de 60 m naar circa 70 m worden afgeweken.</p> <p>De hoogte van de kantoortoren is hiernaast bepaald door een samenhang van diverse factoren. Aan de ene kant zijn dit financiële factoren: het gehele bouwplan moet financieel uitvoerbaar zijn, dit houdt in dat de grond een bepaalde waarde moet vertegenwoordigen. Dit kan alleen gehaald worden als er een bepaald aantal m2 op deze locatie gebouwd kan worden, dit is alleen in de hoogte mogelijk. Naast de financiële onderbouwing is er ook de stedenbouwkundige onderbouwing voor de hoogte van de torens. De drie torens op een sokkel werken als stedenbouwkundig ensemble. De hoogte van de drie torens is op elkaar afgestemd. Liggen deze hoogtes te dicht bij elkaar, dan ontstaat te veel een 'blok': de torens gaan dan als</p>	Geen.

			<p>'wand' werken hetgeen stedenbouwkundig niet gewenst is. Door verschil aan te brengen in de diverse hoogtes van de torens ontstaat een stedenbouwkundige compositie van diverse wisselende torens. Dit wordt ook benadrukt door de verschillende functies en afwerking in kleur en thema van de drie torens.</p> <p>Tenslotte is de hoogte van de torens afgestemd op de bestaande omgeving. Het stationsgebied moet een echte stadsbuurt worden waarin wordt gewoond, gewerkt en verbleven. Om de overgang van de historische binnenstad naar de hoogbouw van het station en het Bio Science Park op zorgvuldige wijze vorm te geven is in het stedenbouwkundig plan, dat vertaald is in dit bestemmingsplan, een hoogtezonering opgenomen van sokkels en toren alsmede een zonering in hoogte tussen de diverse torens. Door de hoogste toren (van 72 meter) op de hoek van het Stationsplein en het Schuttersveld te situeren ontstaat hier de 'top' van de diverse hoogbouwtorens in de stad waarmee automatisch wordt aangegeven dat daar het station(sgebied) ligt. De positie van de hoogste toren op deze plek is ook gekozen omdat deze locatie de minste negatieve gevolgen voor de omgeving heeft: de schaduwwerking van de toren valt niet over woningen heen, hetgeen op een andere plek wel mogelijk kan zijn.</p> <p>Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is een maximale hoogte van 72 meter voor de kantoorstoren aanvaardbaar.</p>	
5	2	In het windonderzoek is geen rekening gehouden met de wind in het Paviljoenshof.	Het klopt dat er in de windtunnel geen meetpunten zijn neergezet in de Paviljoenshof. Wel zijn er in de directe nabijheid van de Paviljoenshof meetpunten neergezet. Op basis van deze	Ja, bij het CFD-onderzoek op basis van het definitieve plan is ook gekeken naar het windklimaat in de Paviljoenshof.

			<p>meetpunten kan een goede inschatting worden gemaakt van mogelijke windhinder in het hofje zelf. Alle in de nabijheid van het hofje gelegen meetpunten geven zowel in de huidige als de nieuwe situatie geen enkele windhinder. Op basis hiervan kan voorzichtig de conclusie worden getrokken dat het bestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 1 geen nadelige invloed zal hebben op het windklimaat in de Paviljoenshof.</p> <p>Bij het ontwerpbestemmingsplan is een nieuw windonderzoek bijgevoegd dat precies is toegesneden op het definitieve plan. Het Paviljoenshof is in dit nieuwe onderzoek ook meegenomen.</p> <p>Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat er in de Paviljoenshof een kans op windhinder van 0% bestaat. Dit houdt in dat de bebouwing in het Rijnsburgerblok geen gevolgen heeft voor het windklimaat in de Paviljoenshof. Hierbij is voor de Paviljoenshof rekening gehouden met het criterium 'langdurig zitten', het zwaarste criterium.</p>	
6	2	<p>Er is begrip voor het feit dat er gebouwd moet worden, zeker op deze plek. Wel zou er rekening gehouden moeten worden met de mensen die al jaren op deze plek wonen.</p>	<p>Het uitgangspunt is om alle betrokken belangen zo goed mogelijk af te wegen. Het stationsgebied is een gebied waar juist ook gewoond wordt. Deze woningen dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het gebied, om deze reden ook worden in de toekomst extra woningen toegevoegd. De belangen van de bewoners die nu al in het gebied wonen wegen zwaar, om deze reden hebben wij ook een inspraakprocedure opgestart en een bewonersavond georganiseerd. Op die manier kunnen wij ook echt alle belangen goed tot ons nemen en betrekken bij de besluitvorming.</p> <p>In het voorontwerp, waarin een globaal plan is opgenomen, hebben wij al getracht alle</p>	Geen.

			belangen zo goed mogelijk af te wegen. Bij het meer gedetailleerde ontwerpbestemmingsplan hebben wij opnieuw alle belangen afgewogen.	
7	3	Het plan heeft zeker goede kanten, bebouwing op het gat van Van der Putte kan een verrijking zijn.	Het zogenaamde 'gat van Van der Putte' vormt al jarenlang een troosteloze aanblik voor bewoners, gebruikers en bezoekers van het stationsgebied. De huidige tijdelijke fietsenstalling is nuttig, maar benut nog niet de kansen die er zijn voor dit gebied. Wij trachten met het nieuwe bouwplan echt een verrijking voor het gebied en de stad te bewerkstelligen. Door verschillende functies, waaronder wonen, te mengen ontstaat op alle momenten van de dag een gebied waar gewoond, gewerkt en verbleven wordt.	Geen.
8	3	Bij de sloop van het pand met adres Stationsweg 37 dient in ieder geval de voorgevel behouden te blijven. Dit is een eind 19 <sup>e</sup> eeuws pand dat de bombardementen van de 2 <sup>e</sup> Wereldoorlog heeft overleefd. Het is een zeer fraaie gevel met mooie gevelornamenten boven de ramen.	Stationsweg 37 is inderdaad een pand met een historische gevel. Wij hebben de afweging moeten maken tussen behoud van dit pand en nieuwbouw. Het pand blijkt –helaas- niet inpasbaar in de nieuwbouw. Het behoud van het pand zou dusdanige consequenties hebben dat nieuwbouw op een groot deel van de kavel niet mogelijk zou zijn. Hoewel wij zelf ook voorstander zijn van het zoveel mogelijk behouden van (historisch) fraaie panden en/of gevels, hebben wij in dit geval toch de afweging moeten maken of het behoud van dit pand opweegt tegenover het belang van het nieuwbouwplan. Het nieuwbouwplan vinden wij zo belangrijk voor dit gebied én voor de hele stad dat wij hebben besloten toch voorrang hieraan te geven. Dat betekent dat het historische pand daarvoor moet wijken. Wij verwachten wel dat het nieuwbouwpand zo'n sterke uitstraling zal krijgen dat zij als een eenheid een waardig opvolger zal worden voor het huidige historische pand. Het behoud van de gevel, met	Geen.

			<p>direct daarachter nieuwbouw, zou eveneens te veel consequenties voor het bouwplan hebben. Hiernaast vinden wij het ook belangrijk dat het nieuwbouwplan voor wat betreft de architectonische uitstraling als één geheel kan worden beschouwd. Een oude gevel met daarachter nieuwbouw zou de uitstraling teniet doen.</p> <p>Op andere plekken in de stad, waar behoud van een gevel wel mogelijk is, wordt dit ook toegepast. Denk hierbij aan de plannen voor de Catharinasteeg en voor het Rijnlandblok. Hier gaat het overigens wel om monumentale gevels, dus gevels met een monumentstatus. Bovendien gaat het daar om beschermd stadsgezicht. De Stationsweg is geen beschermd stadsgezicht en in die hoedanigheid zijn hier ook meer mogelijkheden voor een nieuwe invulling van het gevelbeeld: door sloop van het pand wordt er geen beschermd stadsgezicht aangetast.</p>	
9	3	<p>Op de plek van het gat van Van der Putte worden meerdere gevels neergezet om een massieve gevelwand te voorkomen. Zo'n doorbreking van een monotone gevelwand kan ook aan de Stationsweg door behoud van (de gevel van) nummer 37.</p>	<p>Het nieuwbouwpand zal als eenheid worden gebouwd, dat wil zeggen, met samenhangende materialen en duidelijk als één gehele compositie ontworpen. Daarnaast zal het niet één groot massief blok moeten worden maar juist ook de schaa sprong van het station naar de binnenstad vorm geven. De nieuwbouw zal dus een gevarieerde gevel en gevarieerde bouwhoogtes krijgen om als eenheid en tegelijkertijd ook als goed ingepast gebouw haar plek in te nemen in de stad.</p> <p>Het behoud van Stationsweg 37 is een manier om een gevarieerd gevelbeeld te behouden. Het behoud van dit pand is echter niet mogelijk: het pand maakt fysiek een deel van de nieuwbouw onmogelijk, en heeft mede daardoor ook financieel te grote gevolgen</p>	Geen.

			<p>waardoor de hele ontwikkeling op de helling komt te staan. Wij komen tot de conclusie dat het behoud van het pand dusdanige gevolgen heeft dat dit niet haalbaar meer is. Wij zorgen er wel voor dat de nieuwbouw op zorgvuldige wijze ingepast wordt in de bestaande omgeving en dat er geen sprake zal zijn van een monotone gevelwand.</p>	
10	3	<p>Het bestemmingsplan geeft voor het deel met nummer 37 een vrij lage bebouwingshoogte aan. Het bestaande pand kan dus goed ingepast worden.</p>	<p>Het huidige gebouw past binnen de bepalingen van het bestemmingsplan: het bestemmingsplan bepaalt dan ook niet of er gesloopt gaat worden of niet. Of het pand daadwerkelijk gesloopt gaat worden hangt af van de inpasbaarheid van het gebouw in de nieuwbouw. Is het niet mogelijk om het bestaande pand of de bestaande gevel in te passen in de nieuwbouw, of is dit alleen maar mogelijk op zo'n manier dat dit onaanvaardbare gevolgen heeft voor de nieuwbouw, dan zal dat de sloop van het pand tot gevolg hebben. Wij hebben de afweging gemaakt tussen enerzijds het belang van het behoud van (de gevel van) het pand en anderzijds de belangen van nieuwbouw op deze locatie. Hierbij hebben wij het belang van de nieuwbouw zwaarder gewogen dan van behoud van het pand en/of de gevel. Bij deze afweging hebben wij ook het feit betrokken dat het pand geen monumentale status heeft.</p>	Geen.
11	3	<p>Het groen op het binnenplein dient zoveel mogelijk behouden te blijven. Dit komt de leefbaarheid ten goede.</p>	<p>In de huidige situatie bevindt zich uitsluitend groen in de vorm van enkele bomen op het binnenterrein. Voor het overige is het binnenterrein geheel verhard en biedt een stenige aanblik. De nieuwbouw mag het volledige terrein bevatten: in de nieuwe situatie zal dus het gehele terrein bebouwd (kunnen) worden. Dat betekent dat de bestaande bomen gekapt of verplant zullen worden. Nieuw groen kan terugkomen op de diverse</p>	Geen.



			dakterrassen van de nieuwbouw.	
12	4	Er wordt gepleit voor het behoud van het pand met adres Stationsweg 37. Dit valt goed te integreren in de nieuwbouw en het zorgt voor een betere overgang naar het monumentale deel van de Stationsweg en de binnenstad.	Enerzijds hechten wij belang aan (de gevel van) het pand en zien wij ook in dat het een goede overgang kan vormen naar de historische binnenstad, aan de andere kant blijkt het pand niet inpasbaar in de nieuwbouw. Hoewel het bestemmingsplan ook het huidige gebouw mogelijk maakt, zal dit conform het laatste ontwerp wel gesloopt worden. De voornaamste reden hiervoor is dat het pand en/of de gevel niet inpasbaar blijken in de nieuwbouw. Daarnaast vinden wij sloop wel aanvaardbaar omdat het pand geen monumentale status heeft en niet is gelegen in beschermd stadsgezicht.	Geen.
13	4	Er is te weinig rekening gehouden met de belangen van de huidige bewoners bij het Ballonpad en het Paviljoenshof.	De belangen van alle bewoners, gebruikers en bezoekers van het gebied proberen wij zo goed mogelijk te betrekken bij de planvorming. Uiteindelijk moet het gebied een aantrekkelijk gebied zijn om te werken, te verblijven, te passeren en natuurlijk om te wonen. Uiteraard moeten de huidige bewoners zich ook nog steeds thuis voelen in het gebied. Wij proberen het gebied aantrekkelijker te maken zodat ook de huidige bewoners er op vooruit gaan in de toekomst. Wij houden dus wel degelijk rekening met de belangen van de huidige bewoners. Omdat wij niet alle belangen direct scherp voor ogen kunnen hebben organiseren we een inspraakprocedure waartoe ook een informatieavond behoort. Op deze informatieavond zijn veel bewoners van het gebied gekomen, dit heeft ons veel informatie gegeven. De huidige bewoners hebben zich constructief opgesteld. Op basis van deze gewaardeerde inbreng hebben wij het ontwerpbestemmingsplan meer gedetailleerd vormgegeven zodat de huidige bewoners	Geen.

			(nog) preciezer een beeld zullen krijgen van de eindsituatie.	
14	5	De geplande afstand tussen de nieuwbouw en de Paviljoenshof is veel te klein. De hoek van dit hofje is nu al een donkere hoek.	Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat door de ligging van de nieuwbouw ten noorden van het hofje er geen schaduw hinder in het hofje als gevolg van de nieuwbouw optreedt.	Geen.
15	5	Het Paviljoenshof is gebouwd op een betonnen plaat en niet onderheid, dit kan schade veroorzaken.	Bij de sloop en bouw op het Rijnsburgerblok zullen wij rekening houden met de bestaande omgeving. De werkzaamheden en bouwmethoden zullen worden aangepast aan de omgeving. Daarnaast zullen er voor aanvang van de werkzaamheden zogenaamde nulmetingen worden gehouden zodat duidelijk blijkt of er eventuele schade optreedt als gevolg van de sloop en bouw. Mocht er onverhoopt toch iets mis gaan tijdens de werkzaamheden, dan is de aannemer hiervoor aansprakelijk en zal hij de vergoeding van de schade op zich moeten nemen.	Geen.
16	6	Er is onvoldoende aangetoond dat er behoefte bestaat aan de voorgestelde te bouwen kantoorruimte. Er ontbreekt een marktverkenningstudie door een gecertificeerd extern bureau of er wel voldoende vraag is naar de kantoorruimte.	Om te onderzoeken of er behoefte bestaat aan kantoorruimte op deze locatie is aan een tweetal gecertificeerde externe bureaus om advies gevraagd: Bureau Stedelijke Planning en Jones Lang LaSalle. Deze bureaus concluderen dat er op deze locatie ook in de huidige markt voldoende vraag is naar kantoorruimte. Op basis van deze onderzoeken hebben wij besloten om ook een kantoorprogramma in de nieuwbouw op te nemen. Genoemde onderzoeken zijn in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.	Geen.
17	6	Ook hier wordt weer een postzegelbenadering gehanteerd. Het verkeersonderzoek is niet integraal: de omliggende wijken Vogelwijk, Raadsherenbuurt en Houtkwartier zijn niet meegenomen. Dit zou wel moeten conform de toezegging van B en W aan de gemeenteraad in september 2013.	De gekozen postzegelbenadering is een noodzakelijke keuze geweest. De totale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied is zo groot en omvangrijk, dat deze gefaseerd moet worden. Er kan niet op alle ontwikkellocaties tegelijkertijd worden gesloopt en gebouwd. vanwege deze	Ja. Het verkeersonderzoek is geactualiseerd als gevolg van de recente vaststelling van een nieuw verkeersmodel.

		<p>fasering is het ook noodzakelijk om niet één groot bestemmingsplan te maken, maar per deelgebied een postzegelbestemmingsplan. Overigens staat de wetgever ook toe dat er kleinere bestemmingsplannen vastgesteld mogen worden. Deze beleidsvrijheid is aan de gemeenteraad.</p> <p>De diverse postzegelplannen moeten uiteraard wel op elkaar aansluiten: een postzegelplan betekent geen 'salamitactiek', maar dat alle onderzoeken die ook voor één groot bestemmingsplan gedaan moeten worden, ook voor de diverse postzegelplannen uitgevoerd moeten worden. Het is juist bij de keuze voor een postzegelplan van groot belang dat op een juiste manier alle plannen en ontwikkelingen in de omgeving meegenomen worden. Daarbij geldt het criterium dat alle plannen die vaststaan (dat wil zeggen: een bouwtitel opleveren), meegenomen worden. Zij kunnen immers van invloed zijn op het andere plan in de omgeving. Om deze reden is er dan ook een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerssituatie rond het Rijnsburgerblok deel 1 en is gekeken welke effecten dit plan heeft op de omgeving. Nadat er voor het voorontwerpbestemmingsplan een onderzoek op basis van RVMK 2.2 is uitgevoerd is er voor het ontwerpbestemmingsplan op basis van de meest recente verkeerscijfers, het RVMK 3, berekent wat de gevolgen van bebouwing van het Rijnsburgerblok op de omgeving zijn. Hierbij is een zogenaamde referentievariant vastgesteld waarin alle bestaande plannen uit de omgeving, dus ook uit de omliggende buurten Vogelwijk, Raadsherenbuurt en Houtkwartier, zijn meegenomen. In afwijking van</p>	
--	--	--	--

			<p>het criterium dat alleen vastgestelde plannen meegenomen worden is ook een bouwprogramma voor Nieuweroord meegenomen. Omdat die ontwikkeling bijna parallel loopt aan de ontwikkeling voor het Rijnsburgerblok deel 1 zijn in de verkeersonderzoeken voor deze beide projecten de andere projecten opgenomen. Ook het meest recente programma voor Dieperhout is meegenomen in de berekening.</p> <p>Op basis van de meest recente cijfers, aangevuld met de meest actuele gegevens, is vervolgens berekend welke effecten de nieuwbouw van het Rijnsburgerblok deel 1 heeft op de omgeving en of deze effecten gewenst en/of aanvaardbaar zijn. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten niet van zodanige aard zijn dat bijvoorbeeld het bouwprogramma van het Rijnsburgerblok deel 1 aangepast moet worden. Met andere woorden: de nieuwbouw van het Rijnsburgerblok deel 1 leidt niet tot een significante verslechtering van de verkeersafwikkeling in de omgeving.</p>	
18	6	Het verkeersonderzoek is onvolledig en bevat niet de verkeerseffecten van omliggende nieuwbouwprojecten.	<p>Uit de reactie kunnen wij niet opmaken waarom het verkeersonderzoek onvolledig is. Ook de verkeerseffecten van de omgeving zijn meegenomen in het onderzoek, zoals blijkt uit het onderzoek en de daarin opgenomen uitgangspunten. Doordat voor de aanpassing van het verkeersonderzoek nu gerekend wordt met het nieuwste verkeersmodel, het RVMK 3, zijn de meest actuele cijfers gebruikt. Vervolgens is dit RVMK 3-model nog eens uitgebreid met de meest actuele cijfers voor Dieperhout en een ruim programma voor Nieuweroord. Hiermee is een volledig moel ontstaan op basis waarvan de effecten van het</p>	Ja. Het verkeersonderzoek is geactualiseerd als gevolg van de recente vaststelling van een nieuw verkeersmodel.

			Rijnsburgerblok deel 1 voor de gehele stad berekend kunnen worden.	
19	6	Het verkeersonderzoek richt zich alleen op verkeerssnelheden en niet op aantal voertuigbewegingen. Ook zijn de effecten op de Rijnsburgerweg en de effecten van sluipverkeer door het Houtkwartier niet meegenomen.	De bouw op het Rijnsburgerblok deel 1 heeft geen gevolgen voor sluipverkeer in het Houtkwartier. Door de invoering van een blauwe zone en binnen afzienbare tijd van betaald parkeren in het Houtkwartier zal er geen overlast ontstaan door verkeer op zoek naar een parkeerplaats. Bovendien beschikt het Rijnsburgerblok deel 1 zelf over een stallingsgarage voor auto's. Sluipverkeer in het Houtkwartier is niet aan de orde omdat de straten hier of eenrichtingsverkeer zijn of zijn afgesloten voor autoverkeer (bijvoorbeeld de kruising Rijnsburgerweg-Boerhaavelaan). De effecten van het Rijnsburgerblok deel 1 op de Rijnsburgerweg zijn wel berekend: dit is meegenomen in het verkeersmodel en dus zijn ook deze effecten berekend.	Ja. Het verkeersonderzoek is geactualiseerd als gevolg van de recente vaststelling van een nieuw verkeersmodel.
20	6	Het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng is niet afgestemd met de twee onderzoeken van Megaborn voor het Houtkwartier. Ook de studies voor ROC Bargelaan en brug Poelgeest zijn er niet bij betrokken.	Het verkeersonderzoek voor het Rijnsburgerblok deel 1 is wel degelijk afgestemd op de diverse onderzoeken die in de omgeving zijn of worden uitgevoerd. Denk hierbij aan de onderzoeken naar HOV, de studies voor de Brug Poelgeest, Dieperhout, Nieuweroord, verkeersveiligheid Houtkwartier, Lammermarkt etc.. Inspreker maakt niet inzichtelijk waarom het onderzoek niet zou zijn afgestemd met de genoemde onderzoeken.	Ja. Het verkeersonderzoek is geactualiseerd als gevolg van de recente vaststelling van een nieuw verkeersmodel.
21	6	De verkeerscirculatieproblemen bij het op- en afrijden van het parkeerterrein bij UVS aan de Oegstgeesterweg zijn niet meegenomen.	Ook deze factoren maken onderdeel uit van het verkeersmodel en zijn dus betrokken in het verkeersonderzoek.	Ja. Het verkeersonderzoek is geactualiseerd als gevolg van de recente vaststelling van een nieuw verkeersmodel.
22	6	Er is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de wateroverlast in omliggende wijken en de compensatie voor de nieuwe	Voor de nieuwe bouwontwikkeling hoeft geen watercompensatie plaats te vinden: de locatie is in de	Geen.

		bouwontwikkeling.	huidige situatie reeds geheel verhard, de verharding neemt dus niet toe ten opzichte van de huidige situatie. De wateroverlast in omliggende wijken wordt op dit moment onderzocht.	
23	6	De wateroverlast in het Houtkwartier zal alleen maar toenemen door de bouwontwikkeling op het Rijnsburgerblok.	Deze stelling wordt niet onderbouwd. Voor het Houtkwartier wordt op dit moment de wateroverlast onderzocht.	Geen.
24	6	Er ontbreekt een groot aantal verplichte onderzoeken bij het bestemmingsplan: -beeldkwaliteitsplan stationsgebied; -onderzoek flora en fauna; -bodemonderzoek; -milieueffectrapportage; -grondwateronderzoek; -watercompensatiekaart; -hydraulische verkenning; -waterparagraaf en watertoets; -kabels en leidingen; -bedrijven en milieuzonering; -externe veiligheid; -stedenbouwkundig onderzoek (hoogbouweffecten: zichtlijnen, windhinder, privacy, schaduw, planschaderisico); -parkeerbalans; -luchtkwaliteit.	Alle bij het bestemmingsplan behorende onderzoeken zijn uitgevoerd. Bij het voorontwerpbestemmingsplan ontbrak nog een aantal onderzoeken, deze zijn wel in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen waardoor dit ontwerp compleet is. Hieronder zullen wij uiteenzetten of de diverse genoemde onderzoeken uitgevoerd zijn.  -beeldkwaliteitsplan stationsgebied; Dit onderzoek maakt geen deel uit van het bestemmingsplan: het beeldkwaliteitsplan is geen juridisch bindend document. Het beeldkwaliteitsplan vormt de basis voor de welstandstoets van de nieuwbouw. Uiteraard heeft het beeldkwaliteitsplan wel de basis gevormd voor dit bestemmingsplan: de diverse bouwhoogtes en rooilijnen zijn op basis van het beeldkwaliteitsplan getekend. Dit heeft geresulteerd in de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Voor het beeldkwaliteitsplan is een aparte inspraakprocedure gevoerd.  -onderzoek flora en fauna; Het flora- en faunaonderzoek is reeds als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd (bijlage 4 van het voorontwerp). Nadien is er een vervolgonderzoek gedaan en is een ontheffing door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) verleend. Deze documenten zijn als bijlage bij het	Geen.

			<p>ontwerpbestemmingsplan gevoegd.</p> <p>-bodemonderzoek; Ook dit onderzoek is reeds bij het plan gevoegd (paragraaf 4.6.2).</p> <p>-milieueffectrapportage; Opgenomen in het voorontwerp (paragraaf 4.7 en als bijlage 7).</p> <p>-grondwateronderzoek; Dit wordt reeds uitgevoerd in de omgeving en staat los van de onderhavige bestemmingsplanprocedure.</p> <p>-watercompensatiekaart; Er hoeft geen water gecompenseerd te worden.</p> <p>-hydraulische verkenning; Dit wordt reeds uitgevoerd in de omgeving en staat los van de onderhavige bestemmingsplanprocedure.</p> <p>-waterparagraaf en watertoets; Deze zijn in paragraaf 4.10 van het voorontwerp opgenomen.</p> <p>-kabels en leidingen; Zie paragraaf 4.5 van het voorontwerp.</p> <p>-bedrijven en milieuzonering; Opgenomen in paragraaf 4.6.1 van het voorontwerp.</p> <p>-externe veiligheid; Terug te lezen in paragraaf 4.6.3 van het voorontwerp.</p> <p>-stedenbouwkundig onderzoek (hoogbouweffecten: zichtlijnen, windhinder, privacy, schaduw, planschaderisico); In paragraaf 4.8 van het voorontwerp is reeds ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing. Omdat het een globaal voorontwerp betreft zijn de exacte onderzoeken ten tijde van het voorontwerp nog niet uitgevoerd. Het gedetailleerde ontwerpbestemmingsplan bevat zichtlijn-, schaduw,</p>	
--	--	--	--	--

			<p>windhinder- en privacyonderzoeken. De planschaderisico's zijn reeds in beeld gebracht.</p> <p>-parkeerbalans; Opgenomen in paragraaf 4.9 van het voorontwerp.</p> <p>-luchtkwaliteit. Opgenomen in paragraaf 4.6.5 van het voorontwerp. Het onderzoek zelf is als bijlage 6 opgenomen bij het voorontwerp.</p> <p>Alle genoemde onderzoeken worden in het kader van het ontwerpbestemmingsplan indien nodig geactualiseerd zodat in dit ontwerp een volledig en actueel bestand aan onderzoeken zal zitten.</p>	
25	7	Er is waardering voor het feit dat er eindelijk iets lijkt te gebeuren in het stationsgebied. Dit gebied, de entree naar de historische binnenstad, lijkt al te lang aan zijn lot overgelaten.	Deze reactie kunnen wij gedeeltelijk onderschrijven. Het wordt hoog tijd dat de entree naar de stad een aantrekkelijk gebied wordt voor bewoners, gebruikers en bezoekers. Het gaat ons wel ver om de stelling te onderschrijven dat het gebied aan zijn lot is overgelaten. De afgelopen jaren hebben er talrijke verbeteringen in het gebied plaatsgevonden, de ene zichtbaarder dan de andere. Wij noemen bijvoorbeeld de autotunnel waardoor het Stationsplein nu vrij is van doorgaand autoverkeer. Ook is er de afgelopen jaren hard gewerkt aan het stedenbouwkundige plan dat de basis vormt voor de toekomstige vernieuwing van het gebied. Het Rijsburgerblok is de eerste stap in deze vernieuwing.	Geen.
26	7	De relatie tussen het Rijsburgerblok en de binnenstad is cruciaal in de beoordeling van de plannen. Het Rijsburgerblok dient een aantrekkelijke, harmonieuze toegang tot het historische centrum te vormen en niet in concurrentie met het centrum te treden.	Ook met deze stelling zijn wij het eens. Om die concurrentie met de binnenstad niet aan te gaan is onder andere het metrage detailhandel ten opzichte van eerdere plannen naar beneden bijgesteld. Het gebied moet nu een aantrekkelijke entree vormen, maar zeker ook een aantrekkelijk gebied zelf om in	Geen.



			te wonen, te werken en te verblijven.	
27	7	Ten opzichte van de eerdere plannen is het positief dat het winkelaanbod in het Rijnsburgerblok sterk is gereduceerd en dat het aantal woningen is verdubbeld. Er zijn wel twijfels over de grote ruimte die is gereserveerd voor kantoorruimte.	De metrages detailhandel zijn inderdaad teruggebracht en er zijn extra woningen toegevoegd in de plannen. Wij denken dat dat het meest bijdraagt aan een aantrekkelijk gebied dat ook de binnenstad helpt, en er niet mee concurreert. Wat betreft de kantoorruimte het volgende. Een aantrekkelijk gebied naast een station is een gebied waarin gewoond, gewerkt en verbleven wordt. Een stationslocatie is bij uitstek een plek waar (ook) ruimte moet zijn voor werken. Het regionale kantorenbeleid is er op gericht om alle nieuwbouwkantoren binnen de Leidse regio te concentreren rond Leiden Centraal. Tegelijkertijd worden kantoorlocaties elders in de stad, die ook deels te maken hebben met leegstand, getransformeerd naar andere functies. Met dit beleid in het achterhoofd hebben wij Bureau Stedelijke Planning, en als second opinion Jones Lang LaSalle, gevraagd te onderzoeken of er vanuit de markt nog vraag is naar kantoorruimte direct rond Leiden Centraal. Deze marktvraag is nog aanwezig. Om deze reden hebben wij, naast wonen en gemengde functies, ook kantoorruimte opgenomen in het plan.	Geen.
28	7	Het principe van sokkels en setbacks is een belangrijk principe van het stedenbouwkundig plan. Dit dient ook in het bestemmingsplan te worden vastgelegd. Dit kan nu terzijde worden geschoven. Een verwijzing naar het stedenbouwkundig plan of beeldkwaliteitsplan is onvoldoende. Er dient een minimale afstand van de rooilijn tot de torens opgenomen te worden in de regels.	Het principe van setbacks en sokkels is één van de belangrijkste uitgangspunten in het stedenbouwkundig plan. Daarom zijn deze principes ook vastgelegd in het bestemmingsplan: op de verbeelding zijn diverse bouwhoogtes aangewezen die de sokkels en de setbacks vormen. Deze zijn ook in de regels opgenomen. Het bestemmingsplan biedt dus al de door inspreker aangegeven randvoorwaarde: het kan nu al niet terzijde worden geschoven.	Geen.

29	7	Ook de afstand tussen de torens dient in het bestemmingsplan te worden vastgelegd. Er dienen zichtlijnen opgenomen te worden in het bestemmingsplan.	De afstand tussen de torens is reeds in het bestemmingsplan opgenomen. De zichtlijnen zullen in het ontwerpbestemmingsplan worden opgenomen: op dat moment is de exacte positie van de torens bekend en kan een goede zichtlijnenstudie gedaan worden.	Ja, in het ontwerpbestemmingsplan is een zichtlijnenonderzoek opgenomen.
30	7	De conclusies van bureau Peutz met betrekking tot de molenbiotoop zijn gebaseerd op modellen. Het huidige plan is een verslechtering op deze modellen. Is de conclusie van Peutz nu nog valide?	Als basis voor de modellen is het stedenbouwkundig plan gebruikt. Het ontwerp van Neutelings Riedijk, dat ook in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen wordt, is conform het stedenbouwkundig plan. Het uiteindelijke ontwerp is dus niet een verslechtering ten opzichte van de gehanteerde modellen. Wij zijn van mening dat daarmee de conclusie van Peutz nog valide is.	Geen.
31	7	Het is niet duidelijk wat een ontheffing van de molenbiotoop betekent. Deze beschermt de molenbiotoop onvoldoende. In de plaats hiervan zou artikel 8.1.3 moeten worden geschrapt en plaatsmaken voor duidelijke voorwaarden waaraan moet worden voldaan, bijvoorbeeld een minimale eis voor het aantal uren dat de molen in bedrijf kan zijn. Daarbij moet benadrukt worden dat de molen een rijksmonument is en een sleutelfunctie vervult als 'Leiden molenstad'.	Wij onderkennen het belang van de molen en haar bijzondere positie in de stad. Aan de andere kant is er een groot ruimtelijk belang om juist rond het station Leiden Centraal te verdichten en intensiever te bouwen in de vorm van hoogbouw. Deze twee belangen staan in basis tegenover elkaar. Door de positie van de torens, de trapsgewijze afbouw richting de molen, de slanke torens in de plaats van een 'muur' willen wij de gevolgen van de nieuwbouw voor de molen zoveel mogelijk beperken. Samen met Peutz hebben wij onderzocht wat de gevolgen van nieuwbouw op de molen kunnen zijn. Wij hebben daarbij niet alleen gekeken naar de posities van de nieuwbouw en de molen maar ook naar de daadwerkelijke draaiuren en de overwegende windrichting. Op basis van deze onderzoeken komen wij tot de conclusie dat de invloed van de nieuwbouw op de molen beperkt is. Omdat er formeel gezien wel in strijd met de molenbiotoopregeling van de provincie Zuid-Holland wordt gebouwd is een ontheffing nodig. Deze strijdigheid wil dus	Geen.

			<p>niet direct zeggen dat er ook negatieve gevolgen zijn voor de mogelijke draaiuren van de molen.</p> <p>Het in het bestemmingsplan opnemen van een minimum aantal draaiuren is niet de juiste weg om de molen voldoende draaiuren te laten maken. Dit is van veel meer zaken afhankelijk, bijvoorbeeld van de beschikbaarheid van een molenaar, de windrichting en de windsterkte.</p> <p>Wij zijn dus wel degelijk bezig om de molen zo goed mogelijk te beschermen en haar bijzondere positie in de stad te behouden en waar mogelijk ook te verbeteren.</p> <p>Inmiddels heeft de provincie een ontheffing verleend om af te mogen wijken van de bepalingen van de molenbiotoop. Hiermee heeft ook de provincie geoordeeld dat het belang van het bouwplan afgewogen tegenover het belang van het strikt hanteren van de molenbiotoop zwaarder weegt. Ook is door de gemeente een reserve van €180.000,- opgebouwd voor eventueel extra onderhoud aan de molen. Met genoemde punten is het bouwplan uitvoerbaar geworden en denken wij aangetoond te hebben dat het bouwplan geen onevenredig nadelige gevolgen heeft voor de molenbiotoop.</p>	
32	8	<p>De gemeente dient in samenspraak met de betrokken gebiedspartijen, waaronder het LUMC, een gebiedsplan op te stellen. Hierin moet ook de vraag worden beantwoord of het busstation te verplaatsen is. Er dient eerst een integraal gebiedsplan opgesteld te worden, met alle betrokkenen, alvorens een plan voor het Rijnsburgerblok in procedure wordt gebracht. Mocht blijken dat het busstation niet verplaatst kan worden naar de zeezijde, dan zou het Rijnsburgerblok een mogelijkheid bieden, mits de functies hier ruimer worden geformuleerd.</p>	<p>Voor het stationsgebied is reeds een gebiedsplan opgesteld: het stedenbouwkundig plan. In dit stedenbouwkundig plan is gekeken naar het totale gebied en alle partijen die een belang hebben in dit gebied. Vervolgens zijn deze belangen vertaald naar stedenbouwkundige uitgangspunten en vervolgens naar de bestemmingsplannen. Eén van deze uitgangspunten is dat het Rijnsburgerblok de entree vormt naar de historische binnenstad en daarmee een levendige aanblik</p>	Geen.

			<p>moet krijgen. Daarom zijn in deze belangrijke plint commerciële functies opgenomen die uitnodigen om het gebied te verkennen en verder de binnenstad in te gaan.</p> <p>Mede vanwege de verkeersdoorstroming is ervoor gekozen om het busstation te verleggen naar de zeezijde. Hierdoor kan op termijn de Stationsweg en Steenstraat busvrij gemaakt worden en ontstaat een betere verbinding tussen Bio Science Park en binnenstad. Naar de inpassing van het busstation aan de zeezijde en de keuze voor het tracé van hoogwaardig OV naar de kust doet de gemeente samen met de inspreker op dit moment onderzoek. Wij zijn dan ook niet voornemens om de functies voor het Rijnsburgerblok ruimer te formuleren dan thans het geval is.</p>	
33	9	De huidige kwaliteit van het stationsgebied gaat nog verder achteruit als er geen maatregelen worden genomen.	Wij zijn voornemens de komende jaren veel maatregelen te nemen om dit gebied te versterken. Eén van die maatregelen is het opstellen van onderhavig bestemmingsplan. Hiermee wordt de ontwikkeling van het Rijnsburgerblok mogelijk gemaakt. Daarmee gaat de kwaliteit van het gebied weer omhoog en wordt ook het 'startschot' gegeven voor andere initiatieven in het gebied die nodig zijn voor kwaliteitsverbetering.	Geen.
34	9	Op dit moment zijn er geen ontwikkelaars die het nieuwe Rijnsburgerblok willen gaan neerzetten. Gevreesd wordt voor een situatie waarin de huidige panden, waaronder het Kamer van Koophandelgebouw, al gesloopt worden maar de nieuwbouw nog jaren op zich laat wachten. Hierdoor zal de kwaliteit van het gebied nog meer afnemen.	De gemeente heeft afspraken gemaakt met een ontwikkelaar voor de uitvoering van het gehele Rijnsburgerblok deel 1. Er is dus ook concreet zicht op de start van de nieuwbouwwerkzaamheden. Wij zijn het gedeeltelijk eens dat de sloop van gebouwen nog meer kwaliteit uit het gebied haalt, hoewel dit niet voor alle bebouwing in het gebied geldt. Aan de andere kant moet er eerst gesloopt worden alvorens er gebouwd kan worden. Hierdoor krijgt het	Geen.

			gebied ook een dynamische uitstraling: er wordt weer iets nieuws gebouwd, er wordt een blik op de toekomst geworpen. In de periode tussen de sloop en de bouw zal in overleg met belanghebbenden gekeken worden hoe het gebied zo aantrekkelijk mogelijk ingericht kan worden en hoe het gebied, ook tijdens deze periode, van meerwaarde voor de stad kan zijn.	
35	9	Voorbarig slopen van gebouwen is zeer onwenselijk. Een leegstaand gebouw verloedert ook, daarom zou de gemeente voor over te gaan tot daadwerkelijke sloop betrouwbare huurders moeten vinden.	Wij zijn het eens dat een leegstaand gebouw ook verloedert. Hiervan zijn diverse voorbeelden in de omgeving te zien. Om deze reden willen wij dan ook op zo kort mogelijke termijn gaan slopen én gaan bouwen. Hiermee wordt zeker niet voorbarig gesloopt: er wordt gewerkt aan ontwikkeling van het gebied.	Geen.
36	9	Er wordt een oproep gedaan alle belanghebbenden in het gebied te betrekken bij de inrichting van het gebied.	Wij nemen deze oproep ter harte en zullen, zoals ook in het verleden al gedaan is, ook in de toekomst blijven praten met alle betrokkenen in de omgeving.	Geen.
37	10	De nieuwbouw heeft een enorme impact op het bestaande kantoorgebouw met adres Schuttersveld 9. Er heeft met de eigenaar van dit pand nooit overleg plaatsgevonden hetgeen buitengewoon onzorgvuldig is.	Er heeft de afgelopen periode al diverse malen overleg plaatsgevonden tussen de gemeente en inspreker. Wij zijn het eens met inspreker dat de nieuwbouw gevolgen heeft voor zijn pand. Ook zijn wij het eens dat er regelmatig overleg plaats moet vinden om op de hoogte te blijven van elkaars belangen. Wij hopen dan wel dat er sprake kan zijn van een gesprek. Wij zijn het niet eens met de stelling dat onze werkwijze onzorgvuldig is. Met inspreker is gesproken over de toekomstplannen voor het gebied en de rol van de gemeente daarin. Wij zijn er van overtuigd dat een gezamenlijk gedragen plan het beste plan is en willen dan ook graag in gesprek blijven om dit vorm te geven.	Geen.
38	10	De eigenaar van Schuttersveld 9 investeert thans fors in de upgrading van haar gebouw om het goed verhuurbaar en representatief te houden. De naastgelegen	Wij waarderen het dat de eigenaar van Schuttersveld 9 investeert in haar pand. De recente opknapbeurt van het pand en de omgeving is zeer	Geen.

		geplande bebouwing wordt als zeer grote (financiële) bedreiging gezien.	geslaagd en draagt bij aan een aantrekkelijker stadsbeeld. Wij hopen dan ook dat inspreker wil blijven meedenken in de toekomstvisie voor dit gebied. Wij zien de geplande nieuwbouw, anders dan inspreker, niet als die grote (financiële) bedreiging. Wij denken dat het opknappen en verbeteren van het gehele gebied ook voor Schuttersveld 9 positieve gevolgen heeft. Dit kantoorgebouw komt immers straks in een omgeving te liggen die geheel is opgeknapt en een duurzame en aantrekkelijke uitstraling heeft. Dit kan ook een positieve invloed uitstralen op de bestaande omgeving mits de nieuwbouw hierin zorgvuldig wordt ingepast. Wij zijn nu, samen met inspreker, bezig met die zorgvuldige inpassing.	
39	10	Schuttersveld 9 wordt opgeknapt om het transformeerbaar te maken tot een woon(zorg)gebouw.	Het pand met adres Schuttersveld 9 heeft een kantoorbestemming en wordt op dit moment ook als zodanig bekeken. Bij de gemeente zijn geen plannen voorbesproken of ingediend om het gebouw te transformeren naar een andere functie. Uiteraard gaan wij graag het gesprek aan met inspreker op het moment dat er plannen voor Schuttersveld 9 worden ingediend. Op dit moment is dat echter niet het geval.	Geen.
40	10	De ontwikkeling van het stationsgebied wordt toegejuicht, maar inspreker kan niet instemmen met de eenzijdig geformuleerde randvoorwaarden en uitgangspunten van het onderhavige bestemmingsplan.	Uit de reactie kunnen wij niet goed opmaken op welke onderdelen de randvoorwaarden en uitgangspunten eenzijdig zouden zijn. Wij zijn wel verheugd dat inspreker de ontwikkeling van het stationsgebied toejuicht.	Geen.
41	10	De eigenaar van Schuttersveld 9 heeft reeds eerder gecommuniceerd met de gemeente over de plannen. Verzocht wordt deze reacties als inspraakreactie te betrekken.	Wij hebben alle correspondentie van inspreker uitvoerig bestudeerd, dit is in het verleden ook al gebeurd. De eerdere reacties van inspreker op de plannen zijn dus ook al, waar mogelijk, verwerkt in die plannen.	Geen.
42	10	Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt onvoldoende dat deze financieel	In het voorontwerpbestemmingsplan is de economische	Geen.

		uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond middels berekeningen, onderbouwingen, kosten, opbrengsten etc.	uitvoerbaarheid aangetoond. Ook het ontwerpbestemmingsplan bevat een financiële onderbouwing. Hieruit blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.	
43	10	De plannen voor de kantortoren zijn in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Een goede ruimtelijke ordening dient overcapaciteit te voorkomen. Indien de plannen worden doorgezet dan stuurt de gemeente aan op een nog grotere ontvricting van de Leidse kantoorvoorzieningenstructuur.	Wij zijn van oordeel dat de mogelijkheid om een kantoorgebouw op deze locatie te bouwen juist wel getuigt van een goede ruimtelijke ordening. Wij bekijken dit echter op regionale schaal. Binnen de regio Holland Rijnland is gekeken welke locaties de beste zijn voor kantoren. Op basis van deze studie is besloten om station Leiden Centraal, het vijfde treinstation van Nederland, aan te wijzen als enige locatie in de regio waar nog kantoren bijgebouwd mogen worden. Op overige locaties wordt de bestaande kantoorvoorraad gehandhaafd (maar niet uitgebreid) of, in geval van leegstand, wordt gekeken naar transformatie. Een goed voorbeeld hiervan is het Kanaalpark: dit gebied is de afgelopen jaren uit het zicht geraakt als kantoorlocatie. Op dit moment wordt dit gebied getransformeerd tot woongebied. Hetzelfde geldt voor de Verbeekstraat en omgeving. Ook dat gebied wordt gedomineerd door kantoorgebouwen die voor de markt verouderd zijn en dus met leegstand kampen. Dit gebied wordt nu getransformeerd naar woongebied met ruimte voor specifieke doelgroepen. In de binnenstad van Leiden worden grootschaliger kantoorcomplexen verbouwd, onder andere naar functies die beter passen binnen een binnenstad (onderwijs aan de Breestraat in het Rijnlandblok). Op dit grotere, regionale, schaalniveau vinden wij het juist wel getuigen van een ruimtelijke ordening om gebieden aan te wijzen waar transformatie mogelijk is en gebieden aan te wijzen waar	Geen.

			<p>kantoren wel gewenst zijn, in dit geval in de directe nabijheid van een OV-knooppunt en op loopafstand van de binnenstad. Onze stelling wordt ook onderbouwd door de regio: Holland-Rijnland is akkoord met de voorgenomen bouw van kantoren op deze locatie. Hiermee is de kantoorbehoefte regionaal afgestemd.</p>	
44	10	<p>De kantorenleegstand in het Leidse stationsgebied is relatief hoog, namelijk 20,8%. Deze leegstand wordt nog groter nu er in de nabije toekomst nog meer gebouwen (Heerema) leeg komen te staan. Het is schrikbarend dat in het eerste halfjaar van 2014 er nog geen 1.500 m<sup>2</sup> kantoorruimte in Leiden is verhuurd. Nieuwbouw van kantoren is dan ook hoogst onverantwoord. Er dienen juist kantoren uit de planvoorraad te worden geschrapt.</p>	<p>Wij zijn op dit moment druk bezig om kantoorruimte uit de planvoorraad te schrappen. Dit gebeurt op die plaatsen waar kantoren niet meer gewenst zijn. Wij vinden het getuigen van een goede ruimtelijke ordening om op die plekken, waar kantoren niet (meer) gewenst zijn planvoorraad te schrappen en andere plekken aan te wijzen waar dit vanuit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wel gewenst is. Ook uit marktonderzoek blijkt dat er nog wel vraag bestaat naar kantoren op de goede plek, dat wil zeggen, op een stationslocatie. Onze werkwijze is inmiddels ook door de regio Holland-Rijnland goedgekeurd en zal verder worden uitgewerkt in de regionale kantorenvisie die op dit moment in de maak is. Voor het Rijnsburgerblok deel 1 is de regio nu al akkoord.</p>	Geen.
45	10	<p>Zelfs OVG en Syntrus Achmea, de beoogde ontwikkelaars, zien samen af van de ontwikkeling van dit gebied. Ook aan de overzijde van de Stationsweg hebben Ymere en Regus hun ontwikkeling gestaakt. Het is een teken aan de wand dat de meest gerenommeerde ontwikkelaars nu afzien van ontwikkeling in het gebied. Deze marktpartijen verwachten derhalve dat er onvoldoende vraag is naar dit soort bouwvolumes. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente, daar waar ontwikkelaars afhaken, toch ongewijzigd de plannen doorzet.</p>	<p>De gemeente heeft een overeenkomst met een ontwikkelaar en een belegger voor onderhavige locatie. Vanuit de markt is er dus wel degelijk vraag naar dit soort locaties. De plannen zijn afgestemd in nauw overleg met de marktpartijen en worden op die manier dan ook haalbaar geacht. Dit wordt extra ondersteund door de marktonderzoeken die de afgelopen jaren zijn gehouden. Ook is er vanuit diverse partijen al belangstelling voor de verhuurbare ruimtes in het Rijnsburgerblok deel 1.</p>	Geen.
46	10	<p>De toevoeging van 21.000 m<sup>2</sup> bvo kantoorruimte in de huidige verzadigde Leidse kantorenmarkt</p>	<p>De landelijke trend is ook in Leiden aan de gang: de afgelopen jaren zijn reeds vele</p>	Geen.



	<p>is onverantwoord. Deze plannen zijn ook in strijd met de landelijke trend om dit soort ontwikkelingen juist te beperken en eerst te kijken naar hergebruik van bestaande gebouwen.</p>	<p>leegstaande (kantoor)gebouwen getransformeerd. Om een paar cijfers te noemen: de afgelopen jaren zijn al 28.500 m<sup>2</sup> kantoren, 25.605 m<sup>2</sup> onderwijsgebouwen en 53.150 m<sup>2</sup> gebouwen met een andere functie getransformeerd. De komende jaren komen hier nog 55.500 m<sup>2</sup> kantoren, 54.500 m<sup>2</sup> onderwijsruimte en 1.620 m<sup>2</sup> overige functies bij. Leiden heeft juist door het feit dat zij 'volgebouwd' is al jarenlang een traditie van transformeren. Doordat er geen uitleglocatie meer voorhanden zijn zal de bestaande stad voortdurend getransformeerd moeten worden indien daarom gevraagd wordt. Hergebruik van bestaande gebouwen in het Rijnsburgerblok deel 1 is niet meer aan de orde, maar feitelijk vindt ook hier transformatie plaats: de leegstaande kantoorflat uit de jaren '60 van de vorige eeuw is reeds gesloopt en maakt plaats voor nieuwbouw, waarbij de nieuwbouw geen monofunctioneel kantoor wordt maar een gemengd gebouw met wonen, werken en verblijven. De toevoeging van 21.100 m<sup>2</sup> kantoorruimte is daarnaast niet een harde toevoeging: deze moet in het licht worden gezien van de huidige bestaande kantoorpanden op deze locatie, de planologische mogelijkheden op deze locatie en natuurlijk de gehele kantorenmarkt en de transformatie in de stad en de regio. Van een toevoeging van 21.000 m<sup>2</sup> kan daarom niet gesproken worden. De kern van het toekomstige kantorenbeleid is: in totaal moet de voorraad afnemen, maar juist de locaties van de overblijvende kantoren is van groot belang. Eén van de locaties die door de provincie is aangewezen als kantoorlocatie</p>	
--	---	---	--

			is Leiden Centraal. Hier is dus groei van kantoorruimte mogelijk, ten koste van kantoorruimte op minder gewenste locaties die door transformatie een andere functie krijgen. Naar ons idee is er dus met de bouw van kantoren in het Rijnsburgerblok deel 1 sprake van een goede ruimtelijke ordening.	
47	10	<p>Het is onbegrijpelijk hoe de onderhavige grondtransactie, met zoveel miljoenen verlies, in relatie tot de verwervingsprijzen en de rentes, tot stand heeft kunnen komen.</p> <p>Inspreker heeft al in 2010 een ingetogener plan voor deze locatie gepresenteerd met onder andere wonen en leisure. Ook congresfaciliteiten, lichte horeca en kleinschalige detailhandel voor de reiziger zouden goed passen op deze locatie.</p> <p>De bespreking van dit wel economisch haalbare plan werd op het laatst afgeblazen. Zo kregen andere inzichten geen kans en ligt er nu een bestemmingsplan dat volledig onrealistisch is.</p>	<p>Het huidige plan is een realistisch plan: het bouwplan bevindt zich in een vergevorderd stadium en de ontwikkelaar en belegger geloven in dit plan. Dit is onderstreept door de overeenkomst die is gesloten tussen de ontwikkelaar/belegger en de gemeente.</p>	Geen.
48	10	<p>Een bestemmingsplan dient maatschappelijk uitvoerbaar te zijn. Hiervan blijkt evenwel niets uit het voorontwerp. Er dient maatschappelijk draagvlak te zijn voor plannen, er dient rekening gehouden te worden met de gevoelens van de inwoners. Er dient in de planvoorbereiding voldoende mogelijkheid tot overleg met belanghebbenden te zijn. Ook moet worden aangegeven hoe is getracht aan eventuele bezwaren tegemoet te komen.</p> <p>In onderhavig bestemmingsplan wordt niet aangegeven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties zijn betrokken bij de planvorming en of de plannen wel voldoende draagvlak in de samenleving hebben.</p>	<p>Wij hebben het voorontwerpbestemmingsplan met diverse belanghebbenden in het gebied afgestemd. Ook is een informatieavond georganiseerd voor omwonenden waarin zij hun visie op de plannen kenbaar konden maken. Deze avond is goed bezocht geweest en heeft geleid tot goede reacties en aandachtspunten.</p> <p>Eén van de reacties luidde dat men blij is dat er eindelijk iets gaat gebeuren met deze locatie. Er is dus wel degelijk maatschappelijk draagvlak voor een ontwikkeling op deze locatie.</p> <p>Met enkele belanghebbenden is ook separaat nog overleg gevoerd en zal ook tijdens het vervolg van het proces overleg gevoerd worden. Wij zijn van mening dat wij voldoende mogelijkheden voor eenieder openhouden om mee te denken en te reageren op de plannen. Ook denken wij dat</p>	Geen.

			wij goed rekening hebben gehouden met de gevoelens van de inwoners en direct belanghebbenden waarbij het evident is dat niet aan alle bezwaren tegemoet gekomen kan worden. Deze worden echter wel zorgvuldig afgewogen.	
49	10	De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met de ladder voor duurzame verstedelijking ex artikel 3.1.6 lid 2 Bro. De nieuwe stedelijke ontwikkeling moet voorzien in een actuele regionale behoefte. In het bestemmingsplan is niet aangetoond dat die behoefte bestaat. Ook wordt niet aangetoond dat in de veronderstelde behoefte niet elders in de regio kan worden voorzien door transformatie en herstructurering.	Wij hebben de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking en komen tot de conclusie dat er op regionale schaal behoefte is aan de ontwikkeling. Dit is door de regio Holland-Rijnland en de provincie ook onderkend. Door transformatie en herstructurering elders in de regio krijgen verouderde locaties een nieuwe functie zodat hier ruimte ontstaat voor functies die juist op deze plek wel gewenst zijn. Hiermee voldoet naar ons oordeel het plan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. In de toelichting van het bestemmingsplan staat benoemd hoe wij de plannen getoetst hebben aan de ladder voor duurzame verstedelijking.	Geen.
50	10	Ten onrechte wordt de plancapaciteit van het vigerende bestemmingsplan afgehaald van de toekomstige capaciteit. Het is niet de bedoeling van de ladder voor duurzame verstedelijking dat bestaande en toekomstige ontwikkelingsruimte wordt gesaldeerd. Er moet worden onderzocht en verantwoord dat er sprake is van voldoende behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling. Het feit dat het bestaande bestemmingsplan ruimte biedt aan kantoorruimte zegt niets over de actuele behoefte. Die behoefte kan immers als gevolg van ontwikkelingen zijn veranderd. Niet voor niets moeten bestemmingsplannen eens in de tien jaar worden geactualiseerd.	Wij hebben de behoefte aan de kantoorruimte laten onderzoeken door diverse onderzoeksbureaus en laten deze telkens bij een nieuwe bestemmingsplanprocedure actualiseren. Hiermee hebben wij een goed beeld van de actuele behoefte. Deze wordt ook met de regio en de provincie afgestemd. Het salderen van de bestaande en toekomstige ontwikkelingsruimte is met name ook bedoeld om de kwalitatieve behoefte aan te tonen en de mogelijkheid tot bouw van 21.100 m <sup>2</sup> kantoren te motiveren. Hiermee willen wij zeggen: in de huidige situatie kan er reeds een flink kantoorgebouw op deze locatie worden neergezet maar in een stedenbouwkundig niet meer gewenste omgeving. Door het maken van een nieuw bestemmingsplan is het	Geen.

			<p>mogelijk straks een kwalitatieve toevoeging aan de stad te maken. De kwantitatieve toevoeging van 21.100 m<sup>2</sup> kantoorruimte motiveren wij door te verwijzen naar de marktstudies, het beleid van de provincie en het akkoord van de regio.</p>	
51	10	<p>Stap 2 van de ladder van duurzame verstedelijking zegt dat onderzocht moet worden of in de behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied, bijvoorbeeld door transformatie of herstructurering elders in de regio. De gemeente stelt echter dat zij de markt nodig heeft hiervoor. Er is dus geen enkele zekerheid dat de reeds leegstaande kantoorruimte met succes zal worden getransformeerd.</p>	<p>Op dit moment wordt al een groot aantal (leegstaande) kantoorgebouwen getransformeerd naar andere functies. Een deel hiervan is al succesvol getransformeerd. In de toelichting behorende bij het bestemmingsplan staat aangegeven welke panden op dit moment al succesvol zijn of worden getransformeerd. Hiervoor is de markt inderdaad voor een groot deel aan zet: de gemeente zelf is geen eigenaar van de betreffende leegstaande kantoorpanden. Wel faciliteert de gemeente eigenaren die graag willen transformeren. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot succesvolle transformaties. Hiermee wordt naar ons oordeel ook stap twee van de ladder goed doorlopen.</p>	Geen.
52	10	<p>De door Jones Lang LaSalle verwachte markt vraag van 30.000 tot 40.000 m<sup>2</sup> bvo in de komende tien jaar is nog altijd onvoldoende om de bestaande leegstand van meer dan 50.000 m<sup>2</sup> bvo op te vangen. Er wordt dus altijd voor de leegstand gebouwd. Nu derhalve onvoldoende is gebleken van een regionale behoefte aan de voorgenomen kantoorontwikkeling voldoet het bestemmingsplan niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.</p>	<p>Wij zullen niet voor de leegstand bouwen, of liever: de ontwikkelaar en belegger zullen niet voor de leegstand bouwen. Uit onderzoek van Jones Lang LaSalle blijkt juist dat de stationslocatie gewild is als kantorenlocatie. Hieruit volgt dat niet voor de leegstand wordt gebouwd maar voor een behoefte. Mocht een nieuwe huurder van een andere locatie in de regio komen, dan zal die locatie voor transformatie in aanmerking komen omdat die locatie minder geschikt is geworden voor kantoren. Op deze manier zijn de afgelopen jaren al diverse kantorenlocaties om minder gewilde plekken succesvol getransformeerd. Immers: de meest geschikte en gewenste kantoorlocatie is rond Leiden Centraal, zoals de regio en de provincie in hun eigen beleid ook stellen. De</p>	Geen.

			regionale behoefte is aangetoond, niet alleen op kwantitatieve schaal maar juist ook op kwalitatieve schaal.	
53	10	In het voorontwerpbestemmingsplan staat vermeld dat het plan in strijd is met provinciaal beleid omtrent de molenbiotoop en dat er in onderhavig geval sprake is van een zwaarwegend belang om af te wijken van de provinciale regelgeving middels een ontheffing. In het bestemmingsplan staat dat de ontheffing verleend moet zijn alvorens het voorontwerpbestemmingsplan ter visie kan worden gelegd. Uit het voorontwerp blijkt echter niet dat de ontheffing al verleend is. Nu het voorontwerp al ter visie is gelegd, is er sprake van strijd met de aangegeven volgorde.	In de toelichting staat opgenomen dat een ontheffing van de provincie met betrekking tot de molenbiotoop noodzakelijk is en dat deze verleend moet zijn alvorens het ontwerpbestemmingsplan ter inzage kan worden gelegd. Ten tijde van het ter visie leggen van het voorontwerp is de ontheffing dus nog niet verleend, en is het ook niet noodzakelijk dat deze ontheffing al verleend is. De juiste volgorde wordt dus wel doorlopen: op het moment dat de ontheffing verleend is wordt het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd. Als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is de ontheffing opgenomen.	Geen. Wel is de ontheffing van de provincie als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.
54	10	Het bestemmingsplan is strijdig met het stedenbouwkundig plan nu er geen sprake is van schaalverkleining, een fijnmazig netwerk, een verfijnde groenstructuur en lichte straten.	Het bestemmingsplan is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan: de genoemde schaalverkleining, de verfijnde groenstructuur en de lichte straten gelden voor het gehele stationsgebied. Per deelgebied gelden deze punten als uitgangspunten en wordt bekeken hoe de nieuwe ontwikkeling beter kan aansluiten op de bestaande stedelijke structuur. In dit geval wordt op basis van het stedenbouwkundig plan en conform het beeldkwaliteitsplan het eerste deelproject uitgewerkt.	Geen.
55	10	In het bestemmingsplan wordt ten onrechte rekening gehouden met de Morspoortgarage. Deze is immers als tijdelijke parkeergarage gerealiseerd. Deze mag niet worden meegewogen als duurzame openbare parkeervoorziening in de nabijheid van het plangebied.	De Morspoortgarage is weliswaar een tijdelijke parkeergarage -hoewel de vergunning voor deze garage geen tijdelijk karakter heeft en verlenging van de instandhoudingstermijn dus mogelijk is. De Morspoortgarage dient in ieder geval ter overbrugging van de periode dat de Lammermarktgarage in aanbouw is. Deze garage is in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied gelegen en biedt een forse capaciteit, in ieder	Geen.

			geval voldoende om de Morspoortgarage te compenseren. Om die reden is in het bestemmingsplan met het oog op de planperiode van 10 jaar terecht rekening gehouden met zowel de Morspoortgarage als tijdelijke garage en de Lammermarktgarage als permanente garage.	
56	10	Er is in het voorontwerp niet aangegeven of de te realiseren fietsenstalling openbaar wordt of niet. Hierover dient duidelijkheid te worden verschaft.	Dit hoeft strikt genomen ook niet geregeld te worden in het bestemmingsplan: dat doet geen uitspraken over wel of niet openbaar. De geplande fietsenstalling is met name bedoeld voor treinreizigers en wordt door de gemeente en de NS gezamenlijk gerealiseerd.	Geen.
57	10	Ten aanzien van autoparkeren is niet duidelijk of de te realiseren autoparkeerplaatsen gebaseerd zijn op de normatieve behoefte van de voorgenomen functies. Er moet nog verantwoord worden of aan de parkeernorm wordt voldaan.	De parkeergarage is afgestemd op de behoefte vanuit de diverse functies in de nieuwbouw. Aan de hand van het programma voor de nieuwbouw is de parkeerbehoefte bepaald, voor deze parkeerbehoefte dient het bouwplan voldoende capaciteit beschikbaar te stellen. Daarmee wordt voldaan aan de parkeernorm. Dit geldt ook als voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan.	Geen.
58	10	Ten onrecht wordt gezegd dat er als gevolg van de nieuwbouw sprake zal zijn van een vloeiende overgang tussen station en binnenstad. Door de megalomane bouwmassa en de zwaar buiten verhouding beoogde hoogbouw is hiervan geen sprake.	Het stedenbouwkundig plan beoogt juist de overgang van de binnenstad naar het station en het Bio Science Park te verbeteren. Door de introductie van 'sokkels' en warme (binnenstads)kleuren en 'setbacks' in lichte, moderne materialen ontstaat een overgang van oud naar nieuw, van kleinschalig naar grootschalig. De plint van het Rijnsburgerblok sluit qua kleur en massa aan op de binnenstad. De torens steken hier als terugliggende elementen bovenuit. Dit is conform het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan.	Geen.
59	10	Ten onrechte wordt gesteld dat het plangebied in de toekomst groener zal worden conform het beeldkwaliteitsplan. Dit is misleidend nu het gebied voor 100% bebouwd mag worden.	Om de bebouwing van meer groen te voorzien zijn in het beeldkwaliteitsplan regels opgenomen over (vergroenen van) dakterrassen. Op deze manier wordt bewerkstelligd dat groen niet alleen in de	Geen.

			<p>openbare ruimte komt en/of blijft, maar dat ook de bebouwing een groenere uitstraling krijgt.</p> <p>In het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan zoals dat samen met het stedenbouwkundig plan door de raad is vastgesteld wordt wel aandacht besteed aan groen in de openbare ruimte. Behalve 'nieuw' groen, denk hierbij aan het voorstel in het stedenbouwkundig plan om het parkeerterrein Morssingel te veranderen in een autoluw woongebied met groen en voortuinen, dient ook niet onvermeld te blijven dat er in de omgeving van het stationsgebied ook veel bestaand groen aanwezig is waar het stationsgebied ook van profiteert. Dit bestaande groen moet juist nog versterkt worden. Denk hierbij aan de Morssingel (waar het Singelpark komt), het kruispunt Morssingel/Schipholtunnel waar het huidige plantsoen een parkje moet worden, de aanleg van het Leeuwenhoekpark en de verbinding van Singelpark, Leeuwenhoekpark en Bos van Bosman met elkaar.</p> <p>Al met al dienen het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan ertoe meer groen in de openbare ruimte te krijgen.</p> <p>In dit geval, namelijk het deelproject Rijnsburgerblok deel 1, geldt dat er alleen sprake is van de ontwikkeling van een gebouw. Hierdoor vindt groen in dit plan alleen een plek op de dakterrassen op de sokkel. In de directe omgeving wordt het groen echter behouden of versterkt.</p>	
60	10	<p>Het is de vraag of het voorontwerp wel voldoet aan de watertoets. De enorme toename van bebouwd oppervlakte en toename van gesloten verhardingen zal zorgen voor extra wateroverlast in de omgeving. Hieraan wordt ten onrechte geen aandacht geschonken.</p>	<p>Het bestemmingsplan is besproken met het waterschap, het Hoogheemraadschap Rijnland. Zij stellen dat in de huidige situatie het plangebied reeds geheel verhard is. Er is dus geen sprake van verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. In de nieuwe situatie zal, door het</p>	Geen.

			vergroenen van de daken, mogelijk zelfs meer wateropvang gerealiseerd worden.	
61	10	Het lijkt er op dat bij het opstellen van het voorontwerp gebruik is gemaakt van verouderde en onjuiste gegevens met betrekking tot geluid. Ten onrechte wordt gesteld dat het te ontwikkelen blok een geluidsbelasting van 61 dB in plaats van 62 dB krijgt, waarover in het onderzoeksrapport wordt gesproken. Het is ook de vraag of deze 61 dB wel in overeenstemming met de werkelijkheid is.	Voor het ontwerpbestemmingsplan is opnieuw een geluidsonderzoek uitgevoerd met gebruik making van de meest recente gegevens. Deze actualisatie was noodzakelijk omdat inmiddels een nieuw verkeersmodel, het RVMK 3.0, is vastgesteld. Uit het nieuwe geluidsonderzoek blijkt dat als gevolg van wegverkeer en railverkeer er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar dat er geen sprake is van overschrijding van de gemeentelijke waarde of maximale ontheffingswaarde. Het ontwerpbesluit van de ontheffing zal gezamenlijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie worden gelegd.	Ja. Het geluidsonderzoek is geactualiseerd als gevolg van de meest recente verkeercijfers.
62	10	Inspreker eist dat de gemeente een uitgebreid fijnstofonderzoek instelt.	Als bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek bijgevoegd. Uit de reactie blijkt niet waarom dit onderzoek niet voldoende uitgebreid zou zijn. Overigens is dit onderzoek in het kader van het ontwerpbestemmingsplan geactualiseerd: doordat er voor wat betreft verkeer gerekend is met het onlangs vastgestelde meest recente verkeersmodel RVMK 3.0 is ook opnieuw naar fijnstof gekeken. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen overschrijdingen van de normen zijn berekend. Hiermee heeft het plan geen onaanvaardbaar nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit en voldoet het plan aan een goede ruimtelijke ordening.	Ja. Het fijnstofonderzoek is geactualiseerd als gevolg van de meest recente verkeercijfers.
63	10	Bij het windhinder en -gevaaronderzoek heeft Peutz gebruik gemaakt van een windtunnelonderzoek en niet van een CFD-computersimulatie. Deze laatste geeft vaak minder gunstige gegevens. Er dient dan ook een CFD-simulatie gemaakt te worden. Bovendien is geen rekening	Een CFD-meting is de meest gangbare rekenmethode: hierbij wordt de windhinder berekend aan de hand van een model. Een windtunnelonderzoek is een stuk duurder en wordt daarom in de praktijk minder vaak gebruikt. Om een goede	Ja. Wij hebben het definitieve ontwerp van het Rijnsburgerblok deel 1 laten toetsen aan de hand van een CFD-onderzoek. Op die manier is het plan zowel in de



		<p>gehouden met de 10% afwijkingmogelijkheid.</p>	<p>inschatting te krijgen van het toekomstige windklimaat in het stationsgebied is wel al in een vroeg stadium met behulp van een maquette een windtunnelonderzoek gehouden. Op basis hiervan kon in een heel vroeg stadium reeds een beeld gevormd worden van het toekomstige windklimaat en konden eventueel uitgangspunten voor de verdere planvorming worden opgesteld.</p> <p>Om tegemoet te komen aan deze inspraakreactie en om ook een nog vollediger beeld te krijgen is het definitieve ontwerp(bestemmingsplan) opnieuw getoetst, en deze maal via een CFD-onderzoek. Hiermee zijn de twee mogelijke typen windhinderonderzoeken allebei toegepast op het Rijnsburgerblok deel 1. Hierdoor moet het mogelijk zijn een volledig en nauwkeurig beeld te krijgen van eventuele windhinder.</p> <p>De resultaten van het CFD-onderzoek wijken niet af van die van het windtunnelonderzoek: als gevolg van de bouw van het Rijnsburgerblok deel 1 neemt de windhinder niet (onaanvaardbaar) toe.</p> <p>De 10% afwijking is niet meegenomen in het CFD-onderzoek: in het onderzoek is het uiteindelijk ontwerpbestemmingsplan uitgangspunt geweest. In het bestemmingsplan zal de 10% afwijkingmogelijkheid niet gaan gelden voor de hoogte van de torens. Deze hoogtes worden gemaximeerd op 48, 54 en 72 meter (naar boven afgerond). Hiermee is het CFD-onderzoek dus ook een valide onderzoek.</p>	<p>windtunnel als met een CFD-onderzoek onderzocht.</p>
64	10	<p>De onderzoeken naar windhinder en windgevaar hebben een globaal karakter en zijn gebaseerd op een globaal ontwerp. Pas in een latere fase van ontwerp kunnen de juiste conclusies worden getrokken. Daarom kan nu niet te stellig</p>	<p>Het is correct dat de onderzoeken naar windhinder en windgevaar een globaal karakter hebben: deze zijn gebaseerd op het stedenbouwkundig plan en niet op een specifiek bouwplan.</p>	<p>Ja. Wij hebben het definitieve ontwerp van het Rijnsburgerblok deel 1 laten toetsen aan de hand van een CFD-onderzoek. Op die</p>

		<p>worden aangenomen dat de plannen geen nadelige invloed hebben op het windklimaat.</p>	<p>Toch hebben wij deze onderzoeken al laten uitvoeren: ze geven wel inzicht of een (hoogbouw)ontwikkeling op deze locatie mogelijk is. Ook geven ze inzicht in de effecten van de sokkels met de setbacks er op. Dit levert nuttige informatie op voor de verdere planvorming.</p> <p>Inmiddels heeft het bouwplan haar definitieve vormen aangenomen en is ook het ontwerpbestemmingsplan gereed gekomen. Op basis van deze plannen is opnieuw een windhinderonderzoek gehouden. Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de windsituatie is deze keer gekozen voor een CFD-studie in de plaats van een windtunnelonderzoek. Uit het CFD-onderzoek blijkt dat het windklimaat als gevolg van de bouw van het Rijnsburgerblok niet onaanvaardbaar verslechterd ten opzichte van de huidige situatie. In de huidige situatie bevindt zich een knelpunt wat betreft windhinder bij het SVB-gebouw, hier is de windkwaliteit matig (18% kans op windhinder). Dit knelpunt blijft bestaan in de nieuwe situatie (wordt 20% kans op windhinder, kwalificatie 'slecht'). Rondom het Rijnsburgerblok deel 1 komen geen nieuwe knelpunten ten opzichte van de huidige situatie. In geen van alle gevallen ontstaat windgevaar. Wij accepteren het gegeven dat op één plek windhinder zal blijven bestaan en de kans hier op van 18% naar 20% toeneemt. Daarnaast willen wij benadrukken dat er in geen van alle gevallen sprake zal zijn van windgevaar. De nieuwbouw heeft dus geen onevenredig nadelige effecten op het windklimaat in de omgeving.</p>	<p>manier is het plan zowel in de windtunnel als met een CFD-onderzoek onderzocht.</p>
65	10	Zonder een bezonnings- en zichtlijnenonderzoek is het bestemmingsplan niet compleet.	Dit klopt: een bezonnings- en zichtlijnenonderzoek op ontwerpniveau is nog niet	Ja, het bezonnings- en zichtlijnenonderzoek

		<p>Deze onderzoeken zijn mede relevant in het kader van de door inspreker voorgenomen functiewijziging naar een woon(zorg)gebouw of extra te realiseren bouwlagen op het pand met adres Schuttersveld 9.</p>	<p>uitgevoerd. Pas op het moment dat de exacte positie en vorm van de torens bekend is kan een nauwkeurig onderzoek uitgevoerd worden naar de bezonning van de omgeving en de zichtlijnen vanuit diverse standpunten naar de nieuwbouw.</p> <p>Deze extra onderzoeken zijn bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd omdat op dat moment er voldoende zekerheid is over de hoogte en positie van de torens.</p> <p>Inmiddels zijn deze onderzoeken gereed gekomen, hierdoor ontstaat een goed beeld van de effecten van het Rijnsburgerblok deel 1 op de stad. Uit deze onderzoeken komt naar voren dat de bouw geen onaanvaardbare gevolgen heeft.</p> <p>Overigens wordt er geen rekening gehouden met een woonbestemming voor Schuttersveld 9: dit pand heeft een kantoorbestemming en op dit moment is bij de gemeente geen aanvraag om een functiewijziging bekend zodat dit ook nog niet onderzocht kan worden.</p>	<p>zijn bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Pas op dat moment is het plan immers voldoende uitgewerkt om een nauwkeurig onderzoek uit te voeren.</p>
66	10	<p>De nieuw te bouwen woontoren is op nog geen tien meter afstand gepositioneerd van het pand van inspreker. Dit heeft onacceptabele gevolgen voor de privacy, de lichtinval en het binnenklimaat. Inspreker wenst Schuttersveld 9 dan ook te toetsen aan de zwaarste eisen (wonen) nu zij reeds investeert op een toekomstige transformatie naar woon(zorg)gebouw.</p>	<p>Wij toetsen het gebouw met adres Schuttersveld 9 aan de huidige bestemming, te weten kantoren. Bij de gemeente is geen aanvraag bekend om de functie van dat pand te wijzigen naar wonen.</p> <p>Mocht een aanvraag tot functiewijziging van Schuttersveld 9 van kantoor naar wonen ter sprake komen, dan zal op dat moment onderzocht worden of dat mogelijk is en welke effecten dat op de omgeving heeft.</p> <p>De afstand van de nieuwbouw tot aan de onderste etages van Schuttersveld 9 bedraagt meer dan 10 meter, de afstand van de nieuwbouw tot aan de hoogbouw van Schuttersveld 9 bedraagt meer dan 20 meter.</p> <p>Dit zijn geen ongebruikelijke maten in een dichtbebouwde (stations)omgeving.</p>	<p>Geen.</p>
67	10	<p>In eerdere schetsen van Maxwan is</p>	<p>In het definitieve ontwerp voor</p>	<p>Ja, in het</p>

		de meest oostelijke toren schuin gesitueerd en is deze slanker. Hij springt ook meer in. Hierdoor ontstaat meer lucht en openheid. Het is stedenbouwkundig onacceptabel dat de setbacks aan de zuid- en westzijde niet zijn doorgevoerd aan de noord- en oostzijde.	de nieuwbouw is ook aan de noord- en oostzijde een setback opgenomen.	ontwerpbestemmingsplan is ook aan deze zijde een setback opgenomen.
68	10	De bouw van de nieuwe kantoorstoren tegen de volledige noordwestelijke gevel van het gebouw van inspreker is onmogelijk door de aldaar aanwezige raampartijen op de 1 <sup>e</sup> verdieping, de nooduitgang, de toegang tot de fietsenstalling op de begane grond en doorgangen naar de technische ruimtes. Dit is al door de wethouder erkend, maar dat blijkt nog niet uit de bestemmingsplanregels.	Wij zijn op de hoogte van de beperkingen aan deze zijde van de nieuwbouw. Om deze reden is er ook een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het bestemmingsplan om de bereikbaarheid van Schuttersveld 9 te blijven garanderen. Ook heeft er overleg plaatsgevonden tussen Neutelings Riedijk, de architect van de nieuwbouw, en inspreker over de wijze waarop de panden op elkaar kunnen aansluiten. Wij hebben er het volste vertrouwen in dat het uiteindelijke ontwerp voor het Rijnsburgerblok goed zal aansluiten op Schuttersveld 9.	Geen.
69	10	Het is vreemd dat Neutelings Riedijk de beoogde gebouwen al zeer gedetailleerd heeft uitgetekend zonder enige rekening te houden met Schuttersveld 9 en de omgeving. Een kolossale hoogbouwtoeren van 70 meter hoog naast het 30 meter hoge pand van inspreker heeft negatieve gevolgen voor de stedenbouwkundige inpassing, architectuur, zichtlocatie en beleving van het gebouw van inspreker. Het gebouw van inspreker wordt door de hoogbouw geminimaliseerd en valt volledig weg in het gevelbeeld. Neutelings Riedijk heeft geen rekening gehouden met de maatvoering, peilmaten en gevelindeling van Schuttersveld 9.	Er is bij de totstandkoming van de nieuwbouw wel rekening gehouden met de bestaande omgeving. Door het introduceren van de sokkel en de setbacks sluit de nieuwbouw beter aan op de omgeving. Ook waar de nieuwbouw grenst aan het kantoorgebouw Schuttersveld 9 is een setback geïntroduceerd zodat de maten van de sokkel en het bestaande pand bij elkaar aansluiten. Door de toren terug te leggen, de setback, sluit deze op betere wijze aan bij de bestaande bebouwing.	Geen.
70	10	Het beoogde parkeren van voertuigen bovengronds vanaf maaiveld tot circa vijf bouwlagen zou een prominent deel van het uitzicht aan de achterzijde van Schuttersveld 9 uitmaken. De vormgeving hiervan dient de hoogste kwaliteit in architectuur te krijgen. Deze parkeerlagen liggen	Wij zijn het eens met inspreker dat deze straat niet een donkere 'achterkantsituatie' moet worden. Om de sociale veiligheid in deze straat te waarborgen worden hier in het bestemmingsplan woningen mogelijk gemaakt. In de	Geen.

		op zeer korte afstand van Schuttersveld 9 waardoor er veel zonlicht verdwijnt en er een onprettige sfeer kan ontstaan.	plannen van Neutelings Riedijk zijn er ook daadwerkelijk woningen gepland aan deze zijde. Het parkeren is geheel in het gebouw opgenomen zodat er niet tegen geparkeerde auto's wordt aangekeken.	
71	10	Door de geplande nieuwbouw zal inspreker haar zelfstandige ontsluiting op de openbare weg kwijtraken en zou zij gedwongen worden haar verkeersafwikkeling onder de geplande gebouwen door te laten plaatsvinden. Hierdoor vindt een vermindering van zelfstandigheid plaats, ontstaat een privaatrechtelijk onduidelijke situatie, ontstaat een terugval in kwaliteit voor de huurders en dreigen er verkeersstremmingen te ontstaan nabij de garage-entree en de entree van de fietsenstalling van Schuttersveld 9.	Teneinde een goede ontsluiting van de nieuwbouw en de bestaande bebouwing te waarborgen is opnieuw uitvoerig gekeken naar de verkeerssituatie in en rond het plangebied. Op basis van nader onderzoek is besloten om de ontsluiting alleen via het Ballonpad te regelen. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan de inspraakreactie: er vindt hierdoor niet de gevreesde vermindering van zelfstandigheid plaats en er ontstaat ook geen onduidelijke privaatrechtelijke situatie.	Ja, de verkeerssituatie ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zal worden gewijzigd: het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad blijft gehandhaafd, er zal geen extra inrit op het Schuttersveld komen.
72	10	Ook de bevoorrading van de nieuwbouw met vrachtverkeer vindt plaats via de genoemde doorgang. Hierdoor ontstaat een ernstige belemmering van de doorstroom door de grootte, de draaicirkels en de trage snelheid van het vrachtverkeer. Inspreker wordt afhankelijk van de belemmering van de verkeersstroom.	De bevoorrading zal ook plaats gaan vinden via het Ballonpad of via de venstertijden rond het Stationsplein. Bevoorrading die aan de achterzijde van Schuttersveld 9 of de nieuwbouw moet zijn kan keren in de te bouwen keervoorziening. Hiermee wordt voorkomen dat laad- en losverkeer de toegankelijkheid van de parkeergarages belemmert.	Ja, de verkeerssituatie ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zal worden gewijzigd: het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad blijft gehandhaafd, er zal geen extra inrit op het Schuttersveld komen.
73	10	Het trottoir nabij de genoemde doorgang wordt straks doorkruist door het verkeer zodat aan de voorzijde van het pand van inspreker een extra oversteekplaats ontstaat.	Door het schrappen van de doorgang ten westen van Schuttersveld 9 vervalt ook de extra oversteekplaats. Hiermee wordt de verkeerssituatie op het Schuttersveld veiliger en overzichtelijker dan volgens de eerdere plannen voor een extra inrit.	Ja, de verkeerssituatie ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zal worden gewijzigd: het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad blijft gehandhaafd, er zal geen extra inrit op het Schuttersveld komen.
74	10	Voetgangers zijn al decennia gewend om het Ballonpad aan de oostelijke zijde van het pand van inspreker over te steken, hetgeen een veilige situatie is wegens de breedte van het trottoir, de zichtlijnen en de duidelijke inrichting van de weg. Inspreker voorziet ter hoogte van de nieuwe oversteekplaats gevaarlijke situaties voor voetgangers. Het trottoir is hier	De bestaande ontsluiting via het Ballonpad blijft gehandhaafd, de nieuwe inrit komt te vervallen. Hierdoor blijft er voor voetgangers sprake van dezelfde situatie als de huidige. Wel zal de in- en uitrit bij het Ballonpad veiliger worden vormgegeven omdat hiervan in de toekomst meer verkeer gebruik zal maken.	Ja, de verkeerssituatie ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zal worden gewijzigd: het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad blijft gehandhaafd, er zal geen extra inrit op het Schuttersveld komen.

		zeer smal, voetgangers verwachten hier geen gemotoriseerd verkeer en de verkeersinrichting is niet logisch afgebakend. De huidige toegang tot de taxistandplaats is een goed voorbeeld van zo'n gevaarlijke situatie: voetgangers verwachten hier, door de inrichting, geen auto's op het trottoir.		
75	10	Een extra ontsluiting aan het Schuttersveld is niet alleen onveilig maar zorgt bovendien voor een onprettig verblijfsgebied. Inspreker heeft in 2013 juist fors geïnvesteerd om deze verblijfsruimte aantrekkelijker te maken voor voetgangers middels aanleg van een nieuw trottoir, plantvakken met vuurdoorn aan de gevel, nieuwe fietsklemmen en verwijdering van overbodige stratelementen.	Door het schrappen van de extra inrit blijft de openbare ruimte vanaf het station tot aan Schuttersveld 9 gehandhaafd conform de huidige situatie.	Ja, de verkeerssituatie ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zal worden gewijzigd: het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad blijft gehandhaafd, er zal geen extra inrit op het Schuttersveld komen.
76	10	Het gebruik van beide parkeergarages zou te veel beperkt worden door het in te stellen eenrichtingsverkeer. Doordat de in- en uitritten met wacht- en opstelplaatsen nagenoeg tegenover elkaar komen te liggen en de ontsluiting gebruikt zal gaan worden voor veel meer parkeerplaatsen dan nu het geval is, dreigt een zware verkeerscongestie nabij de entrees van de parkeergarages.	Door het schrappen van het voorgenomen eenrichtingsverkeer en het aanpassen van de uitrit van de parkeergarage van de nieuwbouw ontstaat nu een veiliger situatie.	Ja, de verkeerssituatie ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zal worden gewijzigd: het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad blijft gehandhaafd, er zal geen extra inrit op het Schuttersveld komen.
77	10	Naast het plangebied bevindt zich een school waar voor de ouders en leraren niet voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Hierdoor wordt het Ballonpad vaak versperd door auto's. Eenrichtingsverkeer en verkeerslichten zorgen voor een verkeersinfarct. Dit zorgt voor een onveilige situatie, met name voor de kinderen, en ontregelt de verkeerscirculatie. Het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad dient gehandhaafd te blijven.	Het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad blijft gehandhaafd. Hiermee wordt de bestaande verkeerssituatie zo weinig mogelijk veranderd.	Ja, de verkeerssituatie ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zal worden gewijzigd: het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad blijft gehandhaafd, er zal geen extra inrit op het Schuttersveld komen.
78	10	De verkeerskundige onderbouwing is zeer pover: er worden verkeerlichten geïntroduceerd, laad- en loszones, in- en uitritten, maar nergens blijkt dat er rekening is gehouden met opstelplaatsen voor slagbomen, wachttijden bij verkeerslichten, doorrijdsnelheden, etc. Er wordt geen rekening	Deze reactie is naar ons oordeel niet terecht: er zijn uitvoerige microsimulaties uitgevoerd om de verkeerssituatie in beeld te brengen. Hierin is ook gekeken naar wachttijden en wachtrijen. Uiteindelijk is besloten om de verkeerssituatie aan te passen	Geen.

		gehouden met alle mogelijke situaties en effecten bij en na de beoogde ontwikkeling.	ten opzichte van het voorontwerp en meer aan te sluiten bij de huidige situatie: tweerichtingsverkeer op het Ballonpad, geen extra inrit vanaf het Schuttersveld.	
79	10	De ontwikkeling dient nog onderzocht te worden voor wat betreft scenario's voor het Rijnsburgerblok zelf maar ook voor aanliggende ontwikkelingen voor openbaar vervoer op Holland Rijnland-niveau en parkeerontwikkelingen in Leiden. De effecten van het eventueel niet doorgaan hiervan of wijzigingen in de verkeerscirculatie of functiewijzigingen in de toekomst dienen te worden gezien. Er moet dus nog onderzoek gedaan worden naar de toekomstige ontwikkelingen in en rond het plangebied.	De toekomstige ontwikkelingen in het plangebied zijn opgenomen in het verkeersmodel voor zover daar besluitvorming over geweest is en deze plannen dus vast staan. Op basis van dit verkeersmodel zijn de verkeersberekeningen gemaakt. Hiermee is een goed beeld ontstaan van de toekomstige verkeerssituatie op en rond het Schuttersveld en kan de nieuwbouw hier op goede wijze worden aangesloten op het bestaande wegennet. Omdat na het voorontwerpbestemmingsplan er een nieuw verkeersmodel is vastgesteld, het RVMK 3.0, is het verkeersonderzoek geactualiseerd. Hierbij zijn tevens de nieuwste gegevens opgenomen zodat nu sprake is van een actueel en volledig onderzoek.	Ja. Het verkeersonderzoek is geactualiseerd omdat er een meer recent verkeersmodel ter beschikking is gekomen.
80	10	Het is ongeloofwaardig dat door 2 extra kruispunten met verkeerslichten er geen problemen kunnen ontstaan in de avondspits, het enige gemeten piekmoment door Goudappel Coffeng. Deze locatie kent nabijgelegen en complexe verkeersstromen van auto- en langzaam verkeersbewegingen. Er dient ook onderzoek gedaan te worden naar de ochtendspits, juist omdat deze nog complexer is dan de avondspits.	Zoals hierboven gesteld zijn er uitvoerige microsimulaties uitgevoerd om de verkeerssituatie in beeld te brengen. Hieruit kwam naar voren dat de eerder voorgestelde oplossing haalbaar was. Toch is, na uitvoerig onderzoek, besloten om af te zien van een extra inrit vanaf het Schuttersveld. Het tweerichtingsverkeer op het Ballonpad blijft gehandhaafd. Hierdoor ontstaat een minder complexe verkeerssituatie en meer duidelijkheid voor de voetganger en fietser. Ook de doorstroming voor autoverkeer is op deze manier nog meer gewaarborgd. In de actualisatie van het verkeersonderzoek is ook gekeken naar de ochtendspitsen en de avondspitsen, naast de etmaalgemiddelden. Hiermee	Ja, het verkeersonderzoek is geactualiseerd en er is besloten om de ontsluiting via één kruispunt, bij het Ballonpad, te regelen.

			is het onderzoek ook compleet. Om de veiligheid te verbeteren zal het fietspad op het Schuttersveld worden verlegd zodat er meer zicht van fietsers op auto's en omgekeerd zal zijn. Ook zal een Verkeerslichtinstallatie (VRI) worden geplaatst om te zorgen dat de verkeersafwikkeling van en naar het Ballonpad goed blijft. Hiermee is een robuuste verkeersafwikkeling gewaarborgd.	
81	10	Ten gevolge van de verkeerde gebouwopstelling verwacht inspreker een extreme windhinder aan de achterzijde van haar gebouw. Dit heeft met name negatieve gevolgen voor fietsers en voetgangers. Uit het nog uit te voeren andere windhinderonderzoek zal zeker de kwalificatie 'slecht' of 'matig tot slecht' komen.	Volgens het voorlopige windonderzoek van Peutz dat als bijlage bij het voorontwerp is gevoegd krijgt de achterkant van Schuttersveld 9 een goed windklimaat. In dit voorlopige onderzoek is rekening gehouden met een drietal torens op een sokkel conform het stedenbouwkundig plan. Op basis van dit voorlopige onderzoek bleek al dat er voor en achter het gebouw met adres Schuttersveld 9 sprake blijft van een goed windklimaat. Het nieuwe CFD-onderzoek geeft een vergelijkbare conclusie: ook uit dit onderzoek blijkt dat het windklimaat voor en achter genoemd gebouw goed blijft (klasse A).	Ja. Wij hebben het definitieve ontwerp van het Rijsburgerblok deel 1 laten toetsen aan de hand van een CFD-onderzoek. Op die manier is het plan zowel in de windtunnel als met een CFD-onderzoek onderzocht.
82	10	Inspreker voorziet een jarenlange overlast tijdens de bouw en wenst niet jarenlang een bouwput naast haar pand te hebben. Inspreker eist dan ook dat er in één doorlopende fase gebouwd gaat worden. De continue dreiging van langdurige vormen van overlast heeft negatieve gevolgen voor het aantrekken van nieuwe huurders. Dit heeft al geleid tot een huuropzegging.	Het is onvermijdelijk dat de komende jaren gepaard gaan met bouwactiviteiten en dat dit overlast kan veroorzaken. Wij denken wel dat het uiteindelijke resultaat tot een enorme verbetering ten opzichte van de huidige situatie zal leiden en daarmee ook voor een hogere waardering voor Schuttersveld 9. Om hinder zoveel mogelijk te beperken worden de diverse bouwstromen en deelprojecten (slopen, aanleggen riolering, verleggen kabels en leidingen, etc.) zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. In principe blijft het pand Schuttersveld 9 gedurende de sloop en bouw bereikbaar via het Ballonpad. Wel zal het Ballonpad gedeeld moeten worden met bouwverkeer. Uiteraard wordt via verkeersplannen van te	Geen.



			<p>voren in kaart gebracht hoe het bouwverkeer zal gaan rijden. Hierbij wordt ook bepaald dat dit in venstertijden zal plaatsvinden zodat werknemers van het kantoorpand zonder gehinderd te worden door bouwverkeer het pand kunnen bereiken en verlaten. Deze verkeersplannen worden met indiener van deze inspraakreactie ook afgestemd. De planning ziet er globaal als volgt uit: start weghalen fietsenrekken en sloop kelder Club 70 vanaf juni 2015, vernieuwen riolering en verleggen kabels en leidingen vanaf augustus 2015, sloop bestaande panden vanaf oktober 2015, sloop gereed februari 2016, start bouw mei 2016. De bouwstromen zijn dus zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.</p>	
83	10	<p>Voor het bouwverkeer dient aan de zuidzijde, de zijde van het Stationsplein/Stationsweg, een ontsluiting gemaakt te worden en dus niet langs het Ballonpad/Schuttersveld.</p>	<p>De precieze stromen van het bouwverkeer zullen nog in kaart worden gebracht. Voor het bestemmingsplan zijn deze niet relevant, behalve dat de bouw wel uitvoerbaar moet zijn. Dit blijkt wel het geval.</p>	Geen.
84	10	<p>Ook nadat de nieuwbouw is gerealiseerd vreest inspreker voor een sterk verminderde aantrekkingskracht van haar gebouw en dus minder huuropbrengsten. Inspreker zal deze schade op de gemeente verhalen.</p>	<p>Wij denken dat er in de toekomstige situatie sprake zal zijn van een fors verbeterde aantrekkelijkheid van het hele gebied. Het kantoorgebouw van inspreker is op dit moment gelegen naast een gekraakt en verpauperd kantoorgebouw. In de directe omgeving staat niet op elkaar aansluitende bebouwing, een deel ligt braak en is tijdelijk ingericht als fietsenstalling. Dit levert niet een heel aantrekkelijk beeld op. Deze locatie is dan ook al diverse keren onofficieel gekozen als 'lelijkste plek van Leiden'. Met het onderhavige plan willen wij dit gebied een flinke kwaliteitsimpuls geven. Hierdoor zal naar onze inschatting ook de aantrekkelijkheid van de directe omgeving toenemen. Indien inspreker desondanks van oordeel is dat hij</p>	Geen.

			(plan)schade zou hebben als gevolg van onderhavig bestemmingsplan, dan staat het hem vrij een planschadeverzoek ex artikel 6.1 Wro in te dienen. De gemeente zal zo'n verzoek door een onafhankelijk bureau laten beoordelen.	
85	10	<p>Inspreker wenst garanties te ontvangen met betrekking tot de bescherming van haar gebouw. Bij eerdere bouwplannen in de omgeving was haar gebouw niet beschermd met zelfs explosiegevaar tot gevolg. Er is toen blijvende schade aan haar gebouw ontstaan.</p> <p>De gemeente dient voorafgaand aan sloop- en bouwwerkzaamheden aan te tonen dat het gebouw van inspreker wordt beschermd en dient zich garant te stellen voor desondanks optredende schades.</p>	<p>Het is gebruikelijk dat voor de aanvang van de werkzaamheden er een opname wordt gemaakt van de omgeving, een nulmeting. Op deze manier kan gekeken worden of eventuele schade het gevolg is van de werkzaamheden. De aannemer is verzekerd voor eventuele schades.</p> <p>Voor aanvang van de sloopwerkzaamheden dient de aannemer een sloopmelding te doen bij de gemeente. Deze sloopmelding moet onder andere een veiligheidsplan bevatten en eventuele maatregelen om belendingen te beschermen.</p>	Geen.
86	10	<p>Er dienen gefundeerde onderzoeken uitgevoerd te worden op het gebied van onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-fijnstof;</li> <li>-schaduwvorming;</li> <li>-lichtinval;</li> <li>-windhinder (windtunnelonderzoek);</li> <li>-verkeer;</li> <li>-veiligheid;</li> <li>-sloop- en bouwgerelateerde trillingen.</li> </ul> <p>Ook dient er een bereikbaarheids-, leefbaarheids-, veiligheids- en communicatieplan (BLVC) te worden opgesteld voor de periode tijdens de sloop en bouw.</p>	<p>Zoals hierboven al genoemd wordt voor aanvang van de sloopwerkzaamheden een sloopmelding door de gemeente beoordeeld. Ook de inrichting van de bouwplaats wordt beoordeeld door de gemeente. Een BLVC-plan is dus een vast onderdeel van de sloop- en bouwprocedure.</p> <p>Wat betreft de overige genoemde onderzoeken het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-fijnstof;</li> </ul> <p>Als bijlage 6 bij de toelichting van het voorontwerp is een uitgebreid fijnstofonderzoek bijgevoegd. Inspreker geeft geen argumenten waarom dit geen gefundeerd onderzoek zou zijn en weerlegt het onderzoek ook niet met een tegenonderzoek.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-schaduwvorming;</li> </ul> <p>Op het moment dat het definitieve bouwplan gereed is zal een nauwkeurig schaduwonderzoek worden</p>	Geen. Wel worden bij het ontwerpbestemmingsplan zichtlijnen, schaduwtekeningen en een nauwkeurig windhinderonderzoek bijgevoegd.

		<p>opgesteld. Hierna zal een ontwerpbestemmingsplan in procedure worden gebracht, waarbij het onderzoek zal zijn gevoegd.</p> <p>-lichtinval; Voor lichtinval geldt hetzelfde: op het moment dat het definitieve bouwplan klaar is kan een nauwkeurig beeld worden gegeven van de gevolgen voor de lichtinval.</p> <p>-windhinder (windtunnelonderzoek); Er is reeds een windtunnelonderzoek gehouden op basis van het stedenbouwkundig plan, dit is als bijlage 8 bij het voorontwerp gevoegd. Op het moment dat het definitieve ontwerp klaar is zal opnieuw een windhinderonderzoek gedaan worden. Dat zal dan als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan worden gevoegd.</p> <p>-verkeer; Bijlage 9 van het voorontwerp bevat het verkeersonderzoek. Inspreker geeft niet aan waarom dit onderzoek niet deugdelijk zou zijn en weerlegt het onderzoek ook niet met een tegenonderzoek.</p> <p>-veiligheid; Een veiligheidsplan is een verplichting bij het doen van de sloopmelding en hoort ook bij de aanvraag om omgevingsvergunning. Vanzelfsprekend zal er een veiligheidsplan komen op het moment dat de werkzaamheden starten.</p> <p>-sloop- en bouwgerelateerde trillingen. Ook voor dit onderzoek geldt dat het verband houdt met de directe werkzaamheden (slopen en bouwen). Een dergelijk onderzoek zal dan ook onderdeel uitmaken van de sloopmelding en de aanvraag om omgevingsvergunning. Dit</p>	
--	--	--	--

			onderzoek zal door de aannemers opgesteld worden.	
87	10	Uit het voorontwerpbestemmingsplan blijkt niet wat de andere delen van het Rijnsburgerblok zullen gaan inhouden en welke invloed en samenhang deze op elkaar en de omliggende bestaande bebouwing zullen hebben.	Het voorontwerpbestemmingsplan heeft alleen betrekking op het Rijnsburgerblok deel 1. In het voorontwerp is beoordeeld wat de effecten van dat plan op de bestaande omgeving is en of dat plan goed kan worden ingepast. De andere delen van het Rijnsburgerblok zijn nog niet zo ver in de planontwikkeling dat daarvoor nu al een bestemmingsplan kan worden opgesteld. Als deze plannen zo ver zijn, dan zal ook daarvoor een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld. Op dat moment zal ook bezien moeten worden of zo'n plan inpasbaar is. Overigens biedt het stedenbouwkundig plan nu al inzicht in hoe het gebied er in de toekomst uit kan gaan zien: het stedenbouwkundig plan is gemaakt voor het hele stationsgebied en heeft dit gehele gebied in samenhang met elkaar bekeken.	Geen.
88	10	Het is niet duidelijk of de gemeente een erfdienstbaarhedenonderzoek heeft gedaan, niet alleen voor de gronden in het plangebied maar ook voor alle aanliggende gronden.	Het is ons niet geheel duidelijk wat met deze reactie wordt bedoeld. De gemeente is op de hoogte van de erfdienstbaarheden in het plangebied en rond het plangebied die hierop van invloed kunnen zijn. Deze vormen geen privaatrechtelijke belemmering voor de uitvoerbaarheid.	Geen.
89	10	Het is onduidelijk waar de begrenzing ligt tussen 70 en 50 meter hoogbouw. De bouwhoogten 70 en 50 meter zouden terugliggend ten opzichte van de voorgevelrooilijnen met 16 meter bouwhoogte gerealiseerd moeten worden teneinde de bouwmassa vanaf het straatniveau optisch te beperken. Dit zou rondom moeten gelden, hetgeen nu niet het geval is.	Het voorontwerpbestemmingsplan geeft precies de grens aan tussen de zone waar 50 en 70 meter hoog gebouwd mag gaan worden. Juist deze belangrijke stedenbouwkundige uitgangspunten dienen in het bestemmingsplan te worden opgenomen, dat is dan ook gebeurd. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de diverse hoogtes nog nauwkeuriger, namelijk per toren, weergegeven. Ook zijn	Geen.

			<p>de diverse torens gemaximeerd zodat er geen twee torens van 70 meter gebouwd kunnen worden maar 1 toren van 72 meter, 1 toren van 54 meter en 1 toren van 48 meter. Deze maten vormen ook het absolute maximum. Tenslotte is in het ontwerpbestemmingsplan aan alle zijden een verplichte setback opgenomen. Deze heeft een hoogte van 17 respectievelijk 24 meter. De hoogbouwtorens moeten minimaal 3 respectievelijk 6 meter achter de voorgevel gebouwd worden zodat er vanaf de straat geen direct zicht op de hoogbouw is en het bouwblok zal aandoen als een lager bouwblok, in de maatvoering van de binnenstad. Pas vanaf grotere afstand, waar dat stedenbouwkundig is gewenst, zullen de hoogbouwtorens zich manifesteren.</p>	
90	10	<p>Artikel 3.1 sub k: Het laden en lossen dient in een gebouwde voorziening opgelost te worden en niet op openbaar terrein.</p>	<p>Het laden en lossen zal naar verwachting plaatsvinden aan de achterzijde van de nieuwbouw in een speciaal deel van de nieuwbouw.</p>	Geen.
91	10	<p>Artikel 3.2.1 sub a: Doordat het bouwvlak voor 100% mag worden bebouwd is er geen toename maar een afname van groen en water.</p>	<p>In de huidige situatie is het plangebied geheel verhard en staan er enkele bomen, verder is het een versteend gebied. In de toekomstige situatie mag het bouwvlak voor 100% worden bebouwd. Hiervoor is gekozen omdat juist dit deel zo dicht bij het station ligt en een intensivering van het grondgebruik hier gewenst is. De daktuinen bieden wel de mogelijkheid om extra groen op te nemen, maar het saldo is dus nul.</p>	Geen.
92	10	<p>Artikel 3.2.1 sub d: Doordat er twee torens van 70 meter zijn toegestaan is er sprake van misleiding en inconsequentie: in het uitvoeringsbesluit van 13 februari 2014 is er slechts sprake van één toren van 70 meter hoog, de andere zijn 40 en 52 meter hoog.</p>	<p>Het klopt dat het voorontwerp een grotere bandbreedte heeft dan genoemd is in het uitvoeringsbesluit. Wij hebben gemeend juist het voorontwerp nog globaal te houden zodat eenieder hier op kan inspreken en wij kunnen kijken waar de gevoeligheden liggen. Inspraak biedt minder waarde op het moment dat de plannen al zo ver zijn uitgewerkt dat er</p>	<p>Ja, in het ontwerpbestemmingsplan worden de bouwmassa's gedetailleerd bestemd.</p>

			<p>nergens meer over valt in te spreken. Op deze manier is er nog flexibiliteit mogelijk bij het uitwerken van de plannen.</p> <p>Bij het ontwerpbestemmingsplan ligt een nauwkeuriger plan ter inzage. In dat plan zijn de torens meer precies bestemd en blijkt ook dat er uiteindelijk maar één toren van maximaal 72 meter hoog gebouwd kan worden. Ook de posities en hoogtes van de overige, lagere, torens zijn precies aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan.</p>	
93	10	<p>Artikel 3.2.1 sub g: De minimale afstand tussen de torens van 10 meter (gecorrigeerd zelfs 9 meter) tussen fictief mogelijke torens van 77 meter hoog is stedenbouwkundig hoogst onacceptabel.</p>	<p>De binnenplanse afwijkingmogelijkheid van 10% is aangepast. De hoogtes van de torens zijn vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan en hiervan kan niet worden afgeweken. Hiermee wordt gezorgd dat het stedenbouwkundig plan op een juiste manier wordt vertaald naar het bestemmingsplan.</p> <p>In het voorontwerp waren meer globale maten opgenomen omdat het bouwplan op dat moment nog niet zo ver gevorderd was. Nu dit wel het geval is kan een meer gedetailleerd bestemmingsplan gemaakt worden. Dit houdt ook in dat de posities van de diverse torens precies zijn vastgelegd en dat er dus ook duidelijkheid is over de afstand tussen de torens. Deze afstand bedraagt meer dan 10 meter (namelijk circa 20 meter tussen de woontoren op de hoek van het Stationsplein en de kantoortoren en circa 12 meter tussen de twee (lagere) woontorens.</p> <p>Dit resultaat vinden wij stedenbouwkundig acceptabel en zeer gewenst: een dergelijke afstand tussen torens van circa 50 meter hoog is een gebruikelijke afstand in hoogstedelijk gebied. Doordat de torens ten opzichte van elkaar verschoven staan is er ook een beperkt aantal appartementen dat</p>	<p>Ja, de binnenplanse afwijkingmogelijkheid van 10% is aangepast: deze geldt niet meer voor de hoogtes van de torens.</p> <p>Verder is het bestemmingsplan meer gedetailleerd vormgegeven zodat de minimale afstand tussen de torens is gegroeid van (theoretisch) 9 meter naar 12 en 20 meter.</p>

			rechtstreeks tegenover elkaar ligt.	
94	10	Artikel 3.2.1 sub h: De hoogte van een erfafscheiding van 2 meter is te hoog en dient tot 1 meter verlaagd te worden.	Inspreker geeft niet aan waarom een hoogte van 2 meter te hoog zou zijn voor erfafscheidingen. Vooralnog handhaven wij deze maatvoering, die overigens een standaardmaatvoering voor de gehele stad is: erfafscheidingen mogen 1 meter hoog zijn aan de voorzijde en 2 meter hoog aan de achterzijde. Dit is door ons als meest acceptabel vastgesteld. Inspreker geeft niet aan waarom in dit geval afgeweken zou moeten worden van de standaardregeling.	Geen.
95	10	Artikel 3.2.2 sub a: Deze voorwaardelijke verplichting is te vrijblijvend. Van alle bestaande toegangen van het pand van inspreker dient de bereikbaarheid gegarandeerd te worden in de regels en op de verbeelding. Voorbeelden zijn de nooduitgang, de fietsenstalling, de nutsruimten etc. Daarnaast dient inspreker ongehinderd en zonder oponthoud haar parkeervoorziening en de laad- en losruimte te kunnen bereiken. Ook dient stank- en geluidsoverlast als gevolg van laden en lossen te worden voorkomen.	De voorwaardelijke verplichting geldt voor het gehele pand Schuttersveld 9, dus alle bestaande toegangen van dat pand dienen bereikbaar te blijven. Wij zien dan ook niet in waar deze te vrijblijvend zou zijn. In de voorwaardelijke verplichting staat ook opgenomen dat Schuttersveld 9 te allen tijden bereikbaar dient te blijven, dit geldt dus ook voor de bereikbaarheid van haar parkeervoorziening en de laad- en losruimte. Naast bovenstaande vindt nog overleg plaats hoe de logistiek van Schuttersveld 9 en de nieuwbouw straks het beste kan verlopen.	Geen.
96	10	Artikel 9 sub a: Voor inspreker is het onacceptabel dat er de mogelijkheid is om voor 10% af te wijken van de voorgeschreven maatvoering. Hiermee zouden twee torens van 77 meter hoog mogelijk worden, hetgeen de beeldkwaliteit van het stationsgebied voor eeuwig om zeep zouden helpen.	Inspreker geeft niet aan waarom een toren van 77 meter hoog de beeldkwaliteit van het gebied om zeep zou helpen. Los van die opmerking is in het ontwerpbestemmingsplan de hoogte gemaximeerd op 72 meter, hiernaast vervalt de 10% afwijkingsmogelijkheid voor de bouwhoogte.	Ja, de binnenplanse afwijkingsmogelijkheid van 10% is aangepast: deze geldt niet meer voor de hoogtes van de torens.
97	10	Artikel 3.4.1 sub d en sub e: Achter m <sup>2</sup> ontbreekt essentieel de toevoeging 'bvo'. In de toelichting wordt consequent 'bvo' genoemd.	Bij een aantal maatvoeringen is inderdaad geen aanvulling 'bvo' gezet, dit zal in het ontwerpbestemmingsplan alsnog worden gedaan.	Ja, bij een aantal maatvoeringen zal de toevoeging 'bvo' worden gezet zodat dit consequent voor alle oppervlaktematen geldt.
98	10	Artikel 3.4.1 sub f: Parkeren niet alleen op eigen	Het is ons helaas niet duidelijk wat inspreker hier precies	Geen.

		terrein, maar juist wordt eerder gesteld 'gebouwde parkeervoorzieningen, op eigen terrein', hetgeen ook geldt voor in- en uitritten behorende bij parkeren, en verder in de planbeschrijving staat dat dit parkeren ondergronds moet gaan plaatsvinden. Het huidige ontwerp gaat uit van een 5-laagse bovengrondse parkeervoorziening.	bedoeld. Het parkeren dient volgens de regels te gebeuren in een inpandige gebouwde parkeervoorziening en dient op eigen terrein, dus binnen het bouwvlak, te gebeuren. Dit is ook het geval in het ontwerp van Neutelings Riedijk: het parkeren vindt daarin plaats op eigen terrein en in een gebouwde inpandige garage. Het klopt dat deze garage een 5-laagse bovengrondse garage is, dat is ook toegestaan volgens het bestemmingsplan.	
99	10	Artikel 3.4.1 sub h onder 2: 'en buiten' moet vervallen.	'En buiten' kan inderdaad vervallen, nu de gehele bestemming 'gemengd' waarin wonen is toegestaan binnen het bouwvlak is gelegen.	Ja, de tekst is aangepast.
100	10	Artikel 3.4.1 sub h onder 3: 'onevenredig' is niet concreet en zeer rekbaar.	Deze bepaling geldt voor de verkeersaantrekkende werking van eventuele beroepen aan huis. Het is moeilijk, zo niet ondoenlijk, om deze bepaling concreter te maken, Dit hangt van de specifieke situatie af wat wel en niet redelijk is. Een voorbeeld: een beroep aan huis in een rustige woonwijk dat veel verkeer aantrekt kan meer overlast veroorzaken dan hetzelfde beroep op een locatie waar verkeershinder minder relevant is. En omgekeerd: juist in een drukke verkeerssituatie kan extra verkeer voor onveiligheid zorgen. Per geval dient dus te worden bekeken of het betreffende beroep geen negatieve invloed op de verkeerssituatie is. Juist door het begrip niet concreter te maken hebben wij een beter instrument in handen om per geval een beoordeling te maken.	Geen.
101	10	Artikel 4.1 sub e: Dit is onjuist, parkeervoorzieningen zijn alleen toegestaan op basis van ondergrondse realisatie. Het huidige ontwerp gaat nota bene uit van 5 bovengrondse parkeerlagen.	Het is niet juist dat parkeervoorzieningen alleen zijn toegestaan op basis van ondergrondse realisatie. Binnen de bestemming Verkeer zijn parkeervoorzieningen ook op maaiveld toegestaan, denk aan een invalidenparkeerplaats vlak bij een uitgang van een gebouw. Het ontwerp gaat inderdaad uit	Geen.



			van een 5-laagse bovengrondse parkeergarage. Die garage is gelegen binnen de bestemming Gemengd waar een gebouwde inpandige parkeervoorziening op eigen terrein is toegestaan.	
102	10	Artikel 4.1 sub i: Dit is onjuist, dit geldt voor in- en uitgangen van fietsenstallingen. 'Eventueel' dient dus geschrapd te worden.	Deze bepaling geldt ook voor autoparkeervoorzieningen: deze kunnen immers ook een hellingbaan nodig hebben die valt binnen de bestemming Verkeer.	Geen.
103	10	Artikel 4.1 sub k: Ook dit is onjuist, moet zijn 'gebouwde fietsenstallingen'.	Dit hoeven geen gebouwde fietsenstallingen te zijn: ook fietsenstallingen op maaiveld zijn toegestaan binnen de bestemming Verkeer.	Geen.
104	10	Artikel 4.1 sub m: Dit moet vervallen: er is geen hondenuitlaatplaats.	Momenteel is er geen hondenuitlaatplaats. In de toekomstige situatie zou deze vraag echter wel kunnen ontstaan. Wij hebben ervoor gekozen om de standaard bestemmingsomschrijving voor Verkeer hier op te nemen zodat binnen deze brede bestemming diverse mogelijkheden toegestaan zijn. Dat wil nog niet zeggen dat ze er moeten komen.	Geen.
105	10	Artikel 4.2.1: Dit artikel is onduidelijk en vereist een nadere toelichting.	Het artikel geeft aan dat binnen de bestemming Verkeer geen gebouwen mogen worden opgericht (en dus alleen maar bouwwerken, geen gebouwen zijnde).	Geen.
106	10	Artikel 4.2.2: 2 meter dient te worden gewijzigd in 1 meter.	Inspreker maakt niet duidelijk waarom een hoogte van 2 meter onaanvaardbaar is.	Geen.
107	10	Artikel 4.3.1, 4.3.2 sub a en sub b: In alle gevallen dient te worden toegevoegd: 'de belangen van derden niet onevenredig worden geschaad'.	Wij kunnen ons vinden in deze toevoeging en zullen deze opnemen in het ontwerpbestemmingsplan.	Ja, in het ontwerpbestemmingsplan zal de extra regel worden opgenomen.
108	10	Artikel 7.2 sub b: Hellingen/toegangen geheel op eigen terrein, dus niet op openbaar terrein. Verder dient een 'd' te worden toegevoegd: 'de belangen van derden dienen niet onevenredig te worden geschaad'.	Binnen de bestemming Verkeer is het toegestaan om voorzieningen te maken om de ondergrondse bouwwerken te bereiken. Een dergelijke bepaling is gangbaar: vaak worden parkeergarages die met een hellingbaan worden ontsloten deels op de openbare weg gebouwd. Denk hierbij ook aan voorzieningen als slagbomen en kaartlezers. Wij vinden die bouwwerken passen binnen een verkeersbestemming. Het	Ja, in het ontwerpbestemmingsplan zal de extra regel worden opgenomen.

			spreekt voor zich dat dergelijke voorzieningen de belangen van derden niet onevenredig mogen schaden. Wij zullen die extra regel toevoegen aan het bestemmingsplan.	
109	10	Artikel 9 en 11: Een 10% afwijking houdt in dat van alle maatvoeringen (hoogtes, afstanden tussen de torens) mag worden afgeweken terwijl uit niets blijkt dat de onderzoeksrapporten hiervan ook zijn uitgegaan.	Wij hebben de indruk dat inspreker zichzelf hier tegenspreekt: eerder werd gemeld dat de onderzoeksrapporten ontbraken. De 10% afwijkingmogelijkheid hebben wij aangepast: deze geldt niet meer voor de hoogte van de torens.	Ja, de binnenplanse afwijkingmogelijkheid van 10% is aangepast: deze geldt niet meer voor de hoogtes van de torens.
110	10	Er ontbreekt een rapport 'Niet gesprongen explosieven'.	Dit rapport ontbrak inderdaad bij het voorontwerpbestemmingsplan: het onderzoek was toen nog in uitvoering. De conclusies van het onderzoek zijn wel opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.	Ja, in het ontwerpbestemmingsplan is een explosievenonderzoek opgenomen.
111	10	Uit de archeologische rapportage blijkt dat er geen archeologische waarde meer is omdat het gebied verstoord is. Wel blijkt dat de diepere lagen archeologische waarden kunnen bevatten. Er is slechts tot 4 meter diep onderzoek gedaan, maar de parkeerkelders zullen veel dieper worden.	Vooralsnog zal het gebouw een fietsenstalling in een enkellaagse kelder krijgen, dus een kelder die niet dieper is dan vier meter. Uiteraard gelden de regels voor archeologische vondsten voor dit gebied in dezelfde mate als voor de rest van Leiden. Hier dient hoe dan ook zorgvuldig mee te worden omgegaan. Hiertoe staat in de toelichting van het plan ook de procedure 'melding toevalsvondst' opgenomen.	Geen.
112	10	In het onderzoek naar flora en fauna wordt aanbevolen nog extra onderzoeken uit te voeren. Niet is gebleken dat deze inmiddels zijn uitgevoerd, er kunnen dus nog geen definitieve conclusies worden getrokken.	Het klopt dat er nog aanbevelingen open staan die nader onderzocht moeten worden. Bij het voorontwerp zat een zogenaamde quick scan bijgevoegd die een eerste indruk geeft van de aanwezige flora en fauna in het gebied. Om deze reden is in het voorontwerp ook een tussenconclusie gegeven. De eindconclusie van het nu uitgevoerde vervolgonderzoek is in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Op basis van de quick scan konden wij al wel – voorzichtige- conclusies trekken. Deze zijn bevestigd in het vervolgonderzoek. Dit heeft geleid tot het aanvragen en	Ja, de resultaten van het definitieve onderzoek alsmede de verleende ontheffing van RVO zijn in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

			verkrijgen van een ontheffing van RVO.	
113	10	In het akoestisch onderzoek wordt een waarde van 62 dB genoemd met betrekking tot spoorweggeluid. Dit niveau blijkt al jaren veel hoger te liggen.	Het akoestisch rapport is, naar aanleiding van de meest recente verkeerscijfers, opnieuw uitgevoerd. De geactualiseerde resultaten zijn in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Hieruit blijkt dat de hoogst gemeten geluidsbelasting van railverkeer 60 dB bedraagt. Dit ligt onder de maximale ontheffingswaarde zoals die in gemeentelijk beleid is vastgesteld (63 dB). Ons is niet duidelijk waaruit zou blijken dat de geluidsbelasting hoger zou liggen. Wij baseren ons op de meest recente cijfers en de daaruit voortvloeiende waardes.	Ja. Het geluidsonderzoek is geactualiseerd als gevolg van de meest recente verkeerscijfers.
114	10	De sloop van het kraakpand zou reeds een significante verbetering voor de omgeving betekenen en dient niet afhankelijk te worden gesteld van de startdatum van de ontwikkeling. Nog langer uitstel van de sloop is onacceptabel.	Wij zijn ook van plan om het gekraakte kantoorgebouw op korte termijn, dat wil zeggen na de bouwvak van 2015, te slopen. Met inspreker zijn wij van mening dat de uitstraling van het gekraakte gebouw afbreuk doet aan de omgeving en niet in de laatste plaats aan Schuttersveld 9. De sloop van dit gebouw wordt dus niet afhankelijk gemaakt van de startdatum van de ontwikkeling.	Geen.
115	10	Het sloopplan voor de gekraakte flat dient voorgelegd te worden aan inspreker, tevens dient een nulmeting te worden gehouden. Tot aan de bouw van de nieuwe kantoorstoren dient de kopgevel te worden beschermd.	Het is gebruikelijk dat bij omvangrijke werkzaamheden een nulmeting wordt gehouden. De aannemer is vervolgens verantwoordelijk dat de sloop conform het sloopplan wordt uitgevoerd. Bij de gemeente moet een zogenaamde sloopmelding worden gedaan waarin onder andere het veiligheidsplan beoordeeld wordt. Dit zal ook met inspreker worden besproken. Zowel tijdens als na de sloop zal inspreker dus op de hoogte worden gehouden van alles wat betrekking heeft op de sloop.	Geen.
116	10	De afgelopen jaren heeft de gemeente haar rol als toezichthouder verwaarloosd: na	Wij hebben inmiddels actie ondernomen en voor zover mogelijk de graffiti verwijderd.	Geen.

		<p>sloop van het kraakpand moet er goed op worden toegezien dat de vrijkomende grond de juiste invulling krijgt. De laatste jaren is veelvuldig graffiti aangebracht op het pand van inspreker. Inspreker stelt de gemeente aansprakelijk voor de aangebrachte graffiti. Deze dient, in overleg met inspreker, op deugdelijke wijze te worden verwijderd.</p>	<p>Wij zullen ons ervoor inzetten dat de omgeving van Schuttersveld 9 schoon en graffiti-vrij blijft.</p>	
117	10	<p>Inspreker verzoekt de gemeente om met een plan te komen dat stedenbouwkundig en maatschappelijk verantwoord is. Daarnaast verzoekt inspreker om tijdig rekening te houden met de belangen van inspreker.</p>	<p>Ons college is, mede na afloop van de inspraaktermijn en het lezen van de diverse inspraakreacties, van oordeel dat het voorliggende plan maatschappelijk verantwoord is en getuigt van een goede stedenbouwkundige inpassing. Wij zullen gaarne in overleg blijven met inspreker om in het gehele proces rekening te kunnen blijven houden met zijn belangen. Uiteraard staat de gemeente ervoor om met alle belangen in de omgeving, en dus zeker ook van inspreker, goed rekening te houden en deze belangen te betrekken en af te wegen bij de besluitvorming. Het ontwerpbestemmingsplan dat nog in procedure zal worden gebracht zal een meer gedetailleerd bestemmingsplan worden dan het voorontwerp. Hierin zal dus ook duidelijker afleesbaar zijn hoe met de diverse belangen is omgesprongen.</p>	Geen.
118	10	<p>Inspreker behoudt zich het recht voor haar inspraakreactie te allen tijde uit te kunnen breiden.</p>	<p>Gedurende de inspraaktermijn kunnen reacties worden gegeven op het voorontwerp. Na afloop van de inspraaktermijn kunnen reacties niet meer worden meegenomen. Inspreker kan zijn inspraakreactie dus na afloop van de inspraaktermijn niet meer uitbreiden. Uiteraard is de gemeente bereid in overleg te blijven met inspreker, zodat reacties na afloop van de inspraaktermijn ook meegenomen kunnen worden bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. Ook staat het inspreker vrij om een zienswijze met betrekking</p>	Geen.

			tot het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.	
--	--	--	--	--

### 3 Vooroverlegreactie

Naast de hierboven behandelde inspraakreacties is ook één vooroverlegreactie ingediend, door de Provincie Zuid-Holland. In onderstaande tabel wordt deze reactie op dezelfde wijze behandeld als de inspraakreacties. In de eerste kolom wordt de reactie genummerd aangegeven. De tweede kolom geeft met behulp van een cijfer aan door wie de reactie is ingebracht (de '1' verwijst dus naar indiener van de vooroverlegreactie en niet naar de indiener van een inspraakreactie). In de derde kolom wordt de inhoud van de reactie samengevat. De vierde kolom geeft de reactie van het college weer. In de vijfde kolom tenslotte wordt aangegeven of de reactie gevolgen heeft voor het te nemen besluit.

		<b>Samenvatting ingekomen vooroverlegreactie</b>	<b>Reactie van het college</b>	<b>Gevolgen voor het te nemen besluit</b>
1	1	De voorgestelde kantoorontwikkeling in het Rijnsburgerblok is niet op alle punten in overeenstemming met provinciaal beleid. In de Verordening is het station van Leiden aangewezen als concentratielocatie voor kantoren. De locatie past dan ook in het provinciale locatiebeleid voor kantoren. Daarnaast is echter in de Verordening opgenomen dat de Ladder voor duurzame verstedelijking moet worden toegepast met als eerste stap het aantonen van de actuele behoefte, die zo nodig regionaal is afgestemd. De voorgestelde kantoorontwikkeling past vooralsnog niet binnen het volumebeleid voor kantoren omdat de geplande kantoorontwikkeling de nieuwbouwbehoefte overschrijdt. In het kader van de regionale kantorenstrategie moet er gekeken worden hoe de kantoorontwikkeling rond Leiden Centraal past binnen het randtotaal (de nieuwbouwbehoefte) voor de regio Holland-Rijnland. Verzocht wordt aan te geven hoe de kantoorontwikkeling rond Leiden Centraal zoals opgenomen in het bestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 1 past binnen het randtotaal van Holland-Rijnland. Tevens wordt verzocht aan te geven hoe	Deze vooroverlegreactie is uitvoerig besproken met de provincie. Hieruit is in de eerste plaats geoordeeld dat de (kantoor)ontwikkeling bij het Rijnsburgerblok in overeenstemming is met provinciaal locatiebeleid: station Leiden Centraal is één van de locaties in de provincie waar kantoren gewenst zijn. Ook het regionale beleid is er op gericht kantoren te concentreren rond (onder andere) Leiden Centraal. Met de regio zijn bovendien al jaren geleden afspraken gemaakt over de toe te voegen aantallen m <sup>2</sup> kantoorruimte in het Leidse stationsgebied. De kwalitatieve behoefte is dus in overeenstemming met provinciaal en regionaal beleid. Als gevolg van de vooroverlegreactie hebben wij het plan voor het Rijnsburgerblok nogmaals aan de regio Holland-Rijnland voorgelegd. Hierbij hebben wij een overzicht meegestuurd van de transformaties in Leiden. De regio Holland-Rijnland heeft hierop instemmend gereageerd. Dit betekent dat de voorgenomen ontwikkeling op het Rijnsburgerblok is afgestemd met de regio en ook nog	Geen. Wel is de toelichting van het bestemmingsplan aangepast en de motivering verscherpt.

		de planreductie in (het stationsgebied van) Leiden gaat plaatsvinden.	steeds past binnen de regionale visie op kantoorontwikkeling. Het overzicht van planreductie in Leiden is ook met de provincie gedeeld en is ook opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Zowel binnen als buiten het stationsgebied is aangegeven hoe de harde plancapaciteit is en wordt verminderd en hoe de transformatieopgave succesvol verloopt. Hiermee gaan wij er van uit de vooroverlegreactie voldoende te hebben beantwoord en de reactie inhoudelijk ook op juiste wijze hebben doorvertaald naar (de toelichting van) het bestemmingsplan. De voorgenomen ontwikkeling is hierdoor naar onze mening in overeenstemming met provinciaal beleid.	
2	1	Het bestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 1 is in strijd met de regels omtrent de molenbiotoop en hierdoor in strijd met provinciaal beleid. Er is nog geen ontheffing verleend voor deze strijdigheid.	Ook deze vooroverlegreactie is uitvoerig besproken met de provincie. Het bestemmingsplan is inderdaad in strijd met de provinciale regelgeving omtrent de molenbiotoop. De provincie kan via een ontheffing wel afwijken van haar beleid mits dit in het geval van een groot maatschappelijk belang noodzakelijk is. In dit geval heeft de provincie een ontheffing verleend: deze ontheffing is na de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan verleend door de provincie. Hiermee heeft de provincie aangegeven het maatschappelijke belang van het Rijnsburgerblok deel 1 zo groot te vinden dat hiervoor een ontheffing van de regels van de molenbiotoop gerechtvaardigd is. De ontheffing ligt tezamen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage voor zienswijzen. Wij gaan er van uit dat de vooroverlegreactie hiermee voldoende is beantwoord.	Geen. Wel wordt de ontheffing van de provincie bijgevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

#### **4 Conclusie**

Met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan Rijnsburgerblok deel 1 zijn tien schriftelijke inspraakreacties en één schriftelijke vooroverlegreactie ingediend.

Deze reacties zijn beoordeeld, afgewogen en beantwoord. De reacties geven aanleiding het bestemmingsplan op onderdelen aan te passen. Deze aanpassingen worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

De eindconclusie na de beoordeling van de inspraakreacties en de vooroverlegreactie luidt dat het plan –in aangepaste vorm- doorgang kan vinden en dat een overeenkomstig ontwerpbestemmingsplan verder in procedure kan worden gebracht.

De onderliggende inspraaknotitie zal samen met het ontwerpbestemmingsplan aan het college van B en W ter vaststelling worden aangeboden. De inspraaknotitie wordt ter kennisname naar de indieners van een inspraakreactie gestuurd.

Het ontwerpbestemmingsplan zal nogmaals voor een periode van zes weken ter inzage worden gelegd. De nieuwe ter inzage legging wordt in het Leids Nieuwsblad, in de Staatscourant en op de gemeentelijke website bekend gemaakt. Een ieder wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen bij de raad in te dienen met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan.

Na afloop van de zienswijzentermijn worden de zienswijzen beoordeeld, en waar wenselijk geacht in het bestemmingsplan verwerkt. Daarna kan het bestemmingsplan, indien de zienswijzen niet tot nieuwe inzichten leiden waardoor het bestemmingsplan niet vastgesteld zou kunnen worden, door het college van B en W aan de raad worden aangeboden ter vaststelling.

Na vaststelling door de raad en publicatie van dat besluit treedt het bestemmingsplan na afloop van de beroepstermijn van zes weken in werking, tenzij een verzoek om een voorlopige voorziening wordt ingediend. In dat geval treedt het bestemmingsplan pas in werking als uitspraak is gedaan op dat verzoek. Binnen de beroepstermijn kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State en tevens verzocht worden om een voorlopige voorziening.