

Inspraaknota bestemmingsplan Vondellaan 47

1 Inleiding

Op 22 mei 2012 heeft het college van B en W besloten het voorontwerpbestemmingsplan Vondellaan 47 (NL.IMRO.0546.BP00086-0101) vast te stellen en conform de gemeentelijke inspraakverordening voor een periode van zes weken ter inzage te leggen. Dit voorontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van een nieuw kantoorgebouw voor Heerema op de locatie van het te slopen oude kantoorgebouw van Heerema mogelijk.

De inzagertermijn van het voorontwerp is gestart op 29 mei 2012 en liep tot en met 10 juli 2012. Gedurende de inspraaktermijn zijn drie inspraakreacties bij het college ingediend.

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 vooroverlegreactie behandeld. Hiertoe wordt kort de procedure en voorgeschiedenis van het bestemmingsplan beschreven. Vervolgens vindt de beantwoording van de reacties plaats. De notitie rondt af met een conclusie en een voorstel voor het vervolg van de procedure.

2 Aanleiding voor een bestemmingsplan Vondellaan 47

Nieuwbouw voor Heerema

Heerema is een van oorsprong Leids bedrijf dat de afgelopen jaren groot is geworden in de wereld van de offshore olie- en gasindustrie. Door deze sterke groei de afgelopen jaren, en de voorziene groeipotentie, is de huidige huisvesting van Heerema aan de Vondellaan 55 (onderdeel van de 'Vijverlocatie') te klein geworden. Het oude Heeremagebouw aan de Vondellaan 47, gebouwd medio jaren '70 van de vorige eeuw, is sterk verouderd en is niet geschikt te maken voor de vereiste uitbreiding van kantoorruimte. Het gebouw is evenmin geschikt voor een andere gebruiker of een ander gebruik, getuige het feit dat het gebouw al jaren onverhuurbaar is.

Door Delta Development Group is, namens Vondellaan 47 Leiden B.V., een plan ingediend waarin het oude Heeremagebouw wordt gesloopt om plaats te maken voor een nieuw kantoorgebouw voor Heerema.

Nieuwbouwplan van Delta/OPL

Delta Development Group heeft OPL Architecten ingeschakeld een plan te maken voor de nieuwbouw. Deze nieuwbouw past niet in het vigerende bestemmingsplan 'Morskwartier 1996'. Dit bestemmingsplan maakt weliswaar een kantoorgebouw op deze locatie mogelijk, maar biedt wat de bebouwingsmogelijkheden betreft alleen ruimte voor een gebouw met dezelfde vorm en hoogte als het bestaande oude Heeremagebouw. Daarmee wordt de gewenste kwaliteitsverbetering niet gehaald.

Om op deze locatie een nieuw kantoorgebouw te ontwikkelen dient een nieuw bestemmingsplan ex artikel 3.1 Wro opgesteld te worden. B en W hebben op 22 mei 2012 besloten een voorontwerp bestemmingsplan vrij te geven voor inspraak en vooroverleg.

Conform de gemeentelijke inspraakverordening is het voorontwerpbestemmingsplan voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn is het voorontwerp ook voor vooroverleg naar de diverse vooroverleginstanties gestuurd.

In deze notitie worden de inspraakreacties en vooroverlegreacties behandeld.

3 Inspraakreacties

De schriftelijk ingekomen inspraakreacties zijn van:

	Naam	Adres
1	G.F. van Driel	Van Baerlestraat 10a, 2332 AZ LEIDEN
2	Smitsloo Groep, M.A.J. Smitsloo	Jaagpad 3, 2343 BS OEGSTGEEST
3	Barents Krans advocaten notarissen, J.A. Huijgen	Postbus 30457, 2500 GL DEN HAAG

In onderstaande tabel worden de inspraakreacties behandeld. In de eerste kolom wordt de reactie met een letter aangegeven. De tweede kolom geeft met behulp van een cijfer aan door wie de reacties 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.

	Inspreker	Samenvatting ingekomen inspraakreactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het te nemen besluit
A	1	De procedure verloopt heimelijk: bewoners zijn niet persoonlijk per brief op de hoogte gesteld en er is geen informatieavond georganiseerd.	De communicatie voor deze bestemmingsplanprocedure is de standaard communicatieprocedure bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals vastgelegd in de gemeentelijke inspraakverordening. Dat wil zeggen dat alle publicaties in de krant (Gemeenteberichten) en via de website plaatsvinden. Er is besloten geen aanvullende communicatie te doen in de vorm van een huis-aan-huis brief of informatieavond.	Geen.
B	1	Men wil een gebouw met veel glas realiseren. Door reflectie van zonlicht zal juist in de zuidwestelijk gelegen woonwijk veel hinder door lichtreflectie optreden. Dit wordt verergerd doordat het gebouw loodrecht op het spoor staat, terwijl het huidige gebouw evenwijdig aan het spoor ligt. Bovendien wordt het nieuwe kantoorgebouw nog hoger dan het oude.	De nieuwbouw zal voor een deel een glazen gevel krijgen. Deze glazen gevel is echter op het noorden gericht, hierdoor zal de zon niet voor hinderlijke reflectie aan deze kant zorgen. De zuidelijke gevel van het gebouw bestaat juist uit een gevel met een vrij donkere tint en kleine raampartijen. Het gebouw staat in een haakvorm langs het spoor, voor de helft dus loodrecht op het spoor, voor de helft evenwijdig aan het spoor. Dat het nieuwe gebouw hoger wordt dan het bestaande is correct. Door Royal Haskoning is, naar aanleiding van deze inspraakreactie, een onderzoek uitgevoerd naar eventuele lichthinder van de nieuwbouw.	Geen.

			Dit onderzoek wordt als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. De conclusie van het onderzoek luidt dat de materialen waaruit de gevel bestaat een zogenaamde reflectiecoëfficiënt hebben die lager ligt dan 15%. Dit betekent dat er geen sprake is van verblinding of hinder. Het gebouw voldoet daarmee ook aan de richtlijnen betreffende reflectie van zonlicht. Het onderzoek concludeert tevens dat de omliggende woonwijken buiten de zone van directe reflectie liggen. Gezien de conclusies van het onderzoek zijn wij van oordeel dat voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening voor wat betreft het aspect lichthinder.	
C	1	Er ontbreekt een onderzoek naar de overlast van de hoogbouw voor de bestaande woningen. Er wordt zelfs gesteld dat er geen woningen in de buurt liggen, terwijl dit bestemmingsplan betrekking heeft op de woonwijk 'de Lage Mors'.	Het bestemmingsplan heeft alleen betrekking op het plangebied Vondellaan 47. Dit plangebied is gelegen in het Morskwartier. Bij de hoogbouwtoets is wel degelijk gekeken naar de effecten van deze hoogbouw op de omgeving. Hierbij is niet alleen de direct omliggende bebouwing betrokken, maar ook de verderop gelegen woonbebouwing in het Morskwartier en Transvaal. Deze toets is conform de eisen zoals door de gemeente Leiden zijn vastgelegd in de Hoogbouwvisie. Bij de voor dit bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken is gekeken wat de effecten zijn van de hoogbouw op de bestaande omgeving en of deze effecten dusdanig negatief zijn dat aanpassingen aan het bouwplan noodzakelijk zijn. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de effecten van de hoogbouw geen onaanvaardbare aantasting van de woonomgeving betekenen. Dit concluderen wij aan de hand van het schaduwonderzoek, het	Geen.

			windhinderonderzoek en het aanvullende zichtlijnenonderzoek van Royal Haskoning.	
D	1	Het zichtlijnenrapport is onvolledig. Er ontbreken zichtlijnen vanuit de woonwijk. De nieuwbouw is nog dominanter dan het huidige gebouw.	Het zichtlijnenonderzoek is met name bedoeld om de zichtlijnen vanuit de historische binnenstad in kaart te brengen. Om die reden zijn in eerste instantie geen zichtlijnen vanuit de woonwijk opgenomen. Om de effecten van de hoogbouw op de omliggende woonwijken inzichtelijk te maken is het zichtlijnenonderzoek uitgebreid met diverse zichtlijnen vanuit het Morskwartier. Hierdoor is ook een goed beeld ontstaan van de invloed van de hoogbouw op het Morskwartier. In het ontwerpbestemmingsplan is het nieuwe zichtlijnenonderzoek als bijlage opgenomen. Wij hebben dit nieuwe zichtlijnenonderzoek ook betrokken bij de belangenafweging en de beantwoording van deze inspraakreactie. Wij komen tot de conclusie dat vanuit het Morskwartier gezien de nieuwbouw weliswaar vanuit bepaalde zichtpunten een gewijzigd beeld ten opzichte van de huidige situatie oplevert, maar dat dit nieuwe beeld niet dusdanig negatief is of dusdanige verstoring oplevert dat de procedure stopgezet moet worden. Met andere woorden: ook in de nieuwe situatie vinden wij dat er sprake is van een zeer acceptabel nieuw stadsbeeld.	Ja. In het ontwerpbestemmingsplan zijn extra zichtlijnen vanuit de omliggende woonwijken worden opgenomen om zodoende ook een goed beeld te geven van de effecten van de nieuwbouw op de omliggende woonwijken.
E	1	Het bestemmingsplan voldoet niet aan de eisen van de hoogbouwtoets. De situatie wordt vergeleken met de stedenbouwkundige ontwikkeling rond het centraal station. Het plangebied heeft geen visuele of stedenbouwkundige relatie met dit gebied. Om aan te sluiten op de omliggende bebouwing zou het gebouw maximaal 30 meter hoog mogen zijn.	Bij het bestemmingsplan is een hoogbouwtoets gevoegd die voldoet aan de eisen die daaraan gesteld worden. De nieuwbouw van het kantoorgebouw is gelegen in het Morskwartier en op 500 meter afstand van station Leiden Centraal. De direct omliggende bebouwing van het kantoorgebouw bestaat uit diverse functies en gebouwen: kantoren (de 'Vijverlocatie'), ziekenhuizen (LUMC, Bloedbank), autogarages	Geen.

			(Motorhuis, Mercedesdealer), een ijshal, ambulancedienst en woningen. Door de ligging direct langs het spoor en vrijwel direct langs de Plesmanlaan is sprake van een bijzondere stedenbouwkundige ligging die aansluit op het stationsgebied. De hoogte sluit aan bij de bouwhoogte in het stationsgebied: dit gebouw ligt in één lijn met De Kijker en het ROC (beiden 50 meter hoog). Het gebouw heeft dus wel een visuele en stedenbouwkundige relatie met het stationsgebied. Ook de provincie heeft in haar vooroverlegreactie aangegeven deze locatie door de geringe loopafstand ten opzichte van het station te rekenen tot het stationsgebied. Wij zijn van mening dat een maximale hoogte van 47 meter op deze locatie past in het stedenbouwkundige beeld van (dit deel van) het Morskwartier en aansluit op het stationsgebied.	
F	1	De verkeerseffecten van de verkeersroute naar de A4 ontbreken, terwijl het Lammenschansplein nu al overbelast is.	Als bijlage bij het bestemmingsplan is een mobiliteitsonderzoek gevoegd waarin de verkeerseffecten van de nieuwbouw op de omgeving onderzocht zijn. Bij het onderzoek naar de verkeerseffecten van een bouwontwikkeling zoals Vondellaan 47 is het gebruikelijk naar de hoofdontsluitingsroutes te kijken, waarbij de wegen en kruispunten in de directe nabijheid van de ontwikkeling in beeld komen. In het geval van de ontwikkeling Vondellaan 47 zijn de Vondellaan en de Plesmanlaan en het kruispunt Vondellaan/Plesmanlaan/Darwinweg onderzocht. Op grotere afstand verspreidt het verkeer zich over een groter aantal wegen, waardoor de toename steeds geringer wordt en het verkeerseffect uitdooft. Dit geldt ook voor het kruispunt Lammenschansplein. Het Lammenschansplein ligt op de route van Vondellaan 47 naar	Geen.

			de A4. Dit kruispunt (in combinatie met de Lammebrug) kent in de spitsperiodes nu al een zware verkeersbelasting. De totale verkeerstoename op dit kruispunt als gevolg van de ontwikkeling op de Vondellaan 47 is echter zeer gering. Aangezien het verkeerseffect van Vondellaan 47 op de verderaf gelegen kruispunten en wegvakken steeds kleiner wordt, valt het Lammenschansplein buiten het significante invloedsgebied van Vondellaan 47. Omdat de verkeersafwikkeling van het Lammenschansplein een autonoom knelpunt is, heeft de verkeersafwikkeling van dit plein (en de hele route tussen de A4 en de A44) de volle aandacht van de gemeente Leiden en de provincie Zuid-Holland. Deze partijen werken, samen met de regio Holland-Rijnland, dan ook aan een verbetering van de bereikbaarheid van de regio Leiden. Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland hebben op 27 juni 2012 een besluit genomen over de tracékeuze van de Rijnlandroute onderlangs Leiden, de zogenaamde variant 'Zoeken naar balans'. In 2014 start de aanleg van deze Rijnlandroute. Onderdeel van dit tracé is ook de capaciteitsuitbreiding van het Lammenschansplein. Met de komst van de Rijnlandroute zal de verkeersdruk op het onderliggende wegennet van Leiden dan ook aanzienlijk afnemen. Zo zal de verkeersdruk op het Lammenschansplein, de Plesmanlaan, de Doctor Lelylaan (N206) en de Haagse Schouwweg afnemen.	
G	1	Het kruispunt van de Leeghwaterstraat met de N206 is nu al overbelast. Hier moeten verkeerslichten worden geplaatst om de extra belasting aan te kunnen.	Uit de mobiliteitstoets blijkt dat de verkeereffecten van de nieuwbouw op Vondellaan 47 van zeer beperkte invloed zijn op de kruising van de Leeghwaterstraat met de N206. Uiteraard willen wij de drukte op	Geen.

			dit kruispunt niet bagatelliseren. Indien de situatie hier onhoudbaar is dan kan door verschillende maatregelen de doorstroming bevorderd worden. De directe relatie tussen de drukte op dit kruispunt en de nieuwbouw op Vondellaan 47 ontbreekt echter.	
H	1	In het verkeersrapport stelt men dat auto's via de Gerard Brandtstraat zullen rijden. Deze stelling is niet onderbouwd en niet juist: autoverkeer rijdt via de Lage Morsweg. Het kruispunt van de Lage Morsweg met de Vondellaan ligt tussen drie basisscholen en twee kinderspeelplaatsen. De situatie is nu al levensgevaarlijk.	Door Royal Haskoning is het mobiliteitsonderzoek nogmaals uitgevoerd. Aan de hand van de inspraakreactie is nog eens goed gekeken naar de – verwachte- routes van het autoverkeer. De routing via de Gerard Brandtstraat is in het aangepaste onderzoek gewijzigd in een routing via de Lage Morsweg. De Lage Morsweg is ingericht als een verkeersstraat in een rustige woonwijk. Door deze inrichting wordt autoverkeer via deze route zoveel mogelijk ontmoedigd.	Ja. In het mobiliteitsonderzoek is de routing aangepast. Dit heeft voor de eindconclusie geen gevolgen.
I	1	De Vondellaan is een belangrijke fietsroute. Een studie naar de gevolgen van het plan voor deze fietsroute ontbreekt. Hoe wordt de veiligheid van fietsers gewaarborgd? Men fietst straks van uitrit naar uitrit.	De Vondellaan is volgens de Kadernota Bereikbaarheid inderdaad een hoofdfietsroute (route 9, de lichtgroene route). Dat wil onder andere zeggen dat er een vrij liggend fietspad aanwezig is. Als gevolg van het bestemmingsplan Vondellaan 47 worden niet meer uitritten gemaakt dan in de huidige situatie het geval is: de bestaande uitrit voor het Heeremagebouw en de Vijverlocatie blijft op deze locatie gehandhaafd. Deze uitrit zal door de wijze van inrichting voldoen aan alle eisen voor wat betreft verkeersveiligheid. Het aantal autobewegingen bij deze uitrit zal wel toenemen: in de nieuwe situatie zullen meer mensen van de uitrit gebruik maken dan nu het geval is. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de effecten hiervan echter minimaal zijn en er geen sprake van onredelijke verslechtering van de fietsveiligheid is. Bovendien wordt bij de inrichting van de uitrit en het plaatsen van voorrangsborden	Geen.

			rekening gehouden met het fietspad en de fietsintensiteit.	
J	1	De gevolgen van windhinder zijn niet goed onderzocht. De Vondellaan is een belangrijke fietsroute, terwijl juist de hoek van de nieuwbouw nabij de Vondellaan de meeste aandacht voor windhinder vraagt. Hier is in bepaalde situaties matige windhinder die mee kan vallen. En wat als het niet meevalt?	Door Royal Haskoning is een windhinderonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft tot doel de effecten van de nieuwbouw op het windklimaat in de omgeving te onderzoeken. Het onderzoek toont aan dat de bouw van het nieuwe kantoorgebouw ten opzichte van de huidige situatie leidt tot een verbetering van het windklimaat. Uit het windhinderonderzoek blijkt dat de huidige situatie voor wat betreft windhinder als matig valt aan te duiden en de nieuwe situatie als goed. In de nieuwe situatie is het totale ontwerp beter gericht op het voorkomen van windhinder, onder andere door de aanwezigheid van een laagbouwplint rond het gebouw. De hoek van het nieuwe gebouw aan de zijde van de Vondellaan vraagt de meeste aandacht voor kans op windhinder en zal alleen in uitzonderlijke situaties tot matige windhinder kunnen leiden. Vanwege de plintconstructie (met plaza) is ter plaatse van de hoek aan deze zijde van het gebouw conform de NEN 8100 sprake van laagbouw (< 15 meter) en zal hier in de praktijk vrijwel geen verhoogde windsnelheid optreden. Wij concluderen uit dit onderzoek dat de situatie voor wat betreft windhinder in de nieuwe situatie beter wordt dan in de oude en dat ook nabij de Vondellaan geen risico bestaat op onaanvaardbare windhinder.	Geen.
K	1	Volgens het rapport komen er circa 2.300 mensen in het kantoorgebouw te werken. Hiervan komt 50% met de auto, dus 1.150 auto's. Er is echter maar ruimte voor 600 auto's in de parkeergarage. Waar gaan de overige 550 auto's parkeren? Hoe wordt voorkomen dat deze in de	Voor de bezettingsgraad van het gebouw geldt het volgende: Dit getal is tot stand gekomen met het uitgangspunt dat het kantoorgebouw maximaal bezet zou zijn, en in de plaza de maximale 500 bezoekers aanwezig zullen zijn. Dit zal in de praktijk niet het geval zijn.	Geen.

		woonwijk gaan parkeren?	Het groeiscenario is dat bij de ingebruikname van het gebouw de bezetting circa 1.250 personen bedraagt, met een groeiscenario tot 2025 naar 1.600 personen en tot 2035 maximaal 1.900 personen. Deze maximale bezetting zal slechts in uitzonderlijke gevallen gehaald kunnen worden. Voor zulke uitzonderlijke dagen zal een apart mobiliteitsplan worden opgesteld. Om te oordelen of het gebouw over voldoende parkeerruimte beschikt nog het volgende: Om de parkeerbehoefte te berekenen maakt de gemeente Leiden gebruik van landelijke kengetallen. Deze kengetallen, de zogenaamde CROW-normen, zijn opgesteld op basis van onderzoek en ervaringscijfers uit het hele land. Op basis van deze parkeernormen is een parkeerberekening voor het plan gemaakt. Hieruit blijkt dat er 318 parkeerplaatsen nodig zijn. Er worden 600 parkeerplaatsen gebouwd, hetgeen betekent dat er meer parkeerplaatsen worden gebouwd dan strikt genomen noodzakelijk is. Dit is onder andere gedaan om te voorkomen dat er parkeeroverlast in de woonbuurt zou ontstaan. De toets of het gebouw voldoende parkeerplaatsen heeft volgt pas bij de behandeling van de omgevingsvergunning.	
L	1	Er wordt niet onderbouwd waarom afgeweken wordt van de eigen gemeentelijke parkeernorm waarin staat dat bedrijven volledig op eigen terrein moeten parkeren.	Het parkeren wordt geheel op eigen terrein opgelost. Dit is conform de gemeentelijke beleidslijn omtrent parkeren. Volgens de parkeernormen dienen er 318 parkeerplaatsen bij het gebouw aanwezig te zijn, er worden er 600 gebouwd.	Geen.
M	1	De Vondellaan is een belangrijke calamiteitenroute voor hulpdiensten. Onderzoek naar de effecten	Op de Vondellaan is sinds de zomer van 2012 de ambulancedienst gehuisvest. De uitruk van hulpdiensten zal	Geen.

		van de nieuwbouw op de hulpdiensten ontbreekt.	niet leiden tot andere situaties dan in het huidige geval, met dien verstande dat naar verwachting wel meer ambulances via de Vondellaan naar de Plesmanlaan rijden. Dit effect is echter op de totale verkeersbalans verwaarloosbaar.	
N	1	De stelling dat er in het plangebied geen vleermuizen worden verwacht is onjuist. Er zijn wel vleermuizen actief in het gebied.	Door Van der Helm is een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Hieruit blijkt dat in het plangebied geen vleermuizen actief zijn. Wij hebben geen redenen te twijfelen aan dit deskundigenadvies en verwachten het plan dan ook uit te kunnen voeren zonder de belangen vanuit de flora- en faunawetgeving te schaden.	Geen.
O	1	Het bestemmingsplan kan pas aangepast worden als de LPG-tank verwijderd is. Eerst een bestemmingsplan en dan pas de LPG-tank proberen te verwijderen is een onjuiste volgorde.	Het verwijderen van de LPG-tank is een voorwaarde voor de ingebruikname van het nieuwe kantoorpand. Immers, pas op dat moment zullen in deze omgeving extra medewerkers gehuisvest worden en wordt de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden. Wij hebben de eigenaar van de LPG-tank privaatrechtelijk aangeschreven dat de LPG-tank verwijderd dient te zijn op het moment dat het nieuwe kantoorgebouw in gebruik wordt genomen. Tegelijkertijd zullen wij publiekrechtelijk in het nieuwe ontwerpbestemmingsplan voor de LPG-tank, Morskwartier genaamd, publiekrechtelijk vastleggen dat een LPG-tank niet (meer) is toegestaan. Deze twee maatregelen verzekeren afdoende dat de verkoop van LPG daadwerkelijk gestaakt zal zijn op het moment dat het nieuwe kantoorgebouw in gebruik wordt genomen.	Geen.
P	2	Nieuwbouw van kantoren op deze locatie in combinatie met een structurele leegstand van kantoorruimte is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Leegstand leidt tot verpaupering en aantasting van het leef- en werkmilieu.	De kern van een goede ruimtelijke ordening is het toewijzen van de juiste functies op de juiste plek. Deze functies mogen geen onevenredig nadelige effecten op de omgeving hebben. Onze keuze om een	Ja, de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit punt aangescherpt.

		Ook leidt het tot duurzame ontwrichting van de kantoorvoorzieningen structuur. Voor deze locatie dienen de negatieve effecten van de leegstand in het kader van een goede ruimtelijke ordening betrokken te worden.	bestemmingsplan in procedure te brengen voor de bouw van een kantoorgebouw op deze locatie is gebaseerd op de volgende argumenten. Het bestaande kantoorpand staat al jaren leeg en blijkt onverhuurbaar. Dit pand is ongeschikt voor andere functies. De locatie, gelegen naast het spoor en een autobedrijf, is ook een lastige locatie om andere functies toe te staan, zoals woningen. Juist om leegstand en verpaupering in dit gebied een halt toe te roepen zijn wij van mening dat sloop van het bestaande pand en vervangende nieuwbouw een impuls voor de hele omgeving betekent. De bouw van –bijvoorbeeld- woningen op deze locatie zou bemoeilijkt worden door de invloed van spoorweglawaaï. Een stationslocatie vinden wij ook minder geschikt voor arbeidsextensieve bedrijvigheid. Juist deze locatie leent zich wel voor een kantoorbestemming, hetgeen volgens het huidige bestemmingsplan ook is toegestaan: het huidige Heeremagebouw, circa 13.000 m2, past geheel in het huidige bestemmingsplan. Past de toevoeging van m2 kantoorruimte nog binnen een ‘goede ruimtelijke ordening’? Vanwege de groei van het bedrijf is Heerema Marine Contractors op zoek naar andere huisvesting. Heerema is de afgelopen jaren flink gegroeid en verwacht de komende jaren nog meer groei door te maken. De huidige huisvesting op Vondellaan 55 is te klein om deze groei te kunnen faciliteren. Heerema wil graag in Leiden blijven, de gemeente ziet Heerema als een aanwinst voor de stad. Niet alleen vanwege de wereldwijd bekende naam die Heerema heeft opgebouwd en daarmee ook aan Leiden verbindt, maar	
--	--	--	---	--

			ook vanwege de werkgelegenheid die Heerema biedt. In het nieuwe kantoorgebouw zelf zullen al circa 1.900 mensen werkzaam zijn, hetgeen een fors aantal is. Het plan betreft het slopen van het huidige pand op de locatie Vondellaan 47. Dit is het oude kantoorgebouw van Heerema en staat structureel leeg; het voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd en is onverhuurbaar gebleken. De openbare ruimte rondom het gebouw is matig ingericht. Op deze locatie wordt een nieuw kantoorgebouw inclusief parkeergarage gebouwd. De nieuwbouw betekent een forse kwaliteitsverbetering, zowel van de bebouwing als de inrichting van de openbare ruimte. Het college van burgemeester en wethouders van Leiden juicht deze ontwikkeling toe en heeft om die reden het voorontwerpbestemmingsplan vastgesteld. Hieronder lichten wij toe waarom ons college dit een positieve ontwikkeling vindt en er medewerking aan wil verlenen. Er is onderzoek gedaan naar alternatieven voor de structureel leegstaande kantoorlocatie, naar alternatieven voor huisvesting van Heerema op haar huidige locatie en andere leegstaande kantoorpanden en naar nieuwbouwmogelijkheden in combinatie met planreductie. Hierbij is de zogenaamde SER-ladder toegepast: eerst onderzoeken of uitbreiden op de huidige locatie mogelijk is of dat er alternatieve bestaande kantoorgebouwen beschikbaar zijn. De totale behoefte aan kantoorruimte zoals gevraagd door Heerema kan niet elders worden ondervangen. Het bestaande gebouw is te klein, uitbreiding van dit gebouw is niet mogelijk. Vanwege de wijze van werken – de filosofie van	
--	--	--	---	--

			Heerema is werken in wisselende projectteams waardoor mensen makkelijk moeten kunnen flexen – en vanwege het feit dat dit het hoofdkantoor van Heerema is, is het verdelen van het bedrijf over meerdere kantoorpanden geen optie. Voor huisvesting in een ander leegstaand kantoorgebouw bleek geen kantoorruimte van deze omvang beschikbaar. Ook uit de kantorenmonitor 2012 van Holland-Rijnland blijkt dat er geen aanbod van leegstaande kantoren van deze omvang is. Voor haar nieuwe huisvesting heeft Heerema verschillende alternatieven bekeken. De zogenaamde Trafolocatie nabij Leiden Centraal, de huidige Vijverlocatie en hun 'oude' locatie Vondellaan 47. De doorslag voor de keuze voor de 'oude' locatie Vondellaan 47 lag mede in het feit dat Heerema het maatschappelijk onverantwoord vindt om wederom een locatie leeg te laten staan. Daarom heeft Heerema gekozen terug te keren naar hun 'oude' locatie. De huidige locatie van Heerema, Vondellaan 55, betreft circa 11.000 m2 bvo, geheel in gebruik bij Heerema. De 'oude' locatie, Vondellaan 47, is iets groter: circa 13.000 m2 bvo. Deze locatie staat al 7 á 8 jaar leeg. Het nieuwe pand bevat circa 21.000 m2 bvo. Er wordt met de sloop van het oude gebouw ca. 13.000 m2 bvo uit de markt genomen. Daarentegen komt er, door de verhuizing van Heerema naar het nieuwe gebouw, wederom circa 11.000 m2 bvo leegstand bij. Het verschil is echter dat er structurele leegstand uit de markt genomen wordt, waar er courante leegstand aan toegevoegd wordt. Dit is wel een verbetering. Door vervanging wordt circa	
--	--	--	---	--

			8.000 m2 extra kantoorruimte gerealiseerd. In het kader van de regionale afspraken, die uitgaan van uit de markt proberen te nemen van kantoorruimte of – plancapaciteit, schrappen wij de plancapaciteit op de Vijverlocatie (4^e toren). Dit levert 3.000 m2 op. Het resterende overschot van 5.000 m2 wordt gehaald uit de plancapaciteit op het stationsgebied, aan de andere zijde van het spoor. Het totale kantorenareaal neemt dus niet toe. Dit voldoet aan de doelstellingen uit de kantorenstrategie van Holland-Rijnland en aan de provinciale Verordening Ruimte. Het voorverhuurpercentage van het nieuwe kantoorgebouw is 100%. Heerema heeft een huurcontract afgesproken voor het gehele gebouw met een looptijd van 10 jaar. Wij komen tot de conclusie dat op basis van bovenstaande argumenten alle alternatieven goed zijn onderzocht en er naar ons idee sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	
Q	2	Het voorontwerp-<u>bestemmingsplan</u> is in strijd met de concept kantorenstrategie van Holland Rijnland, de Vijverlocatie behoort niet tot het Leids Stationsgebied en dus ook niet tot de duurzame kantoorlocaties.	Wij rekenen de Vijverlocatie, vanwege de ligging op 500 meter van station Leiden Centraal, wel tot het stationsgebied. Dit wordt door de provincie eveneens onderschreven (zie vooroverlegreactie 1). Op dit moment zijn er op de Vijverlocatie twee kantoorgebouwen aanwezig: de drie torens op Vondellaan 55 en de leegstaande toren op Vondellaan 47. Daarnaast is er in de kantorenstrategie van Holland-Rijnland rekening gehouden met de mogelijkheid de vierde toren aan de Vondellaan 55 te bouwen. Er is voor deze locatie dus een –op dit moment niet benutte- kantoorcapaciteit van de vierde toren (3.000 m2) en de leegstaande toren op Vondellaan 47 (13.000 m2).	Ja, de toelichting van het ontwerpbestemmings plan wordt op dit punt aangescherpt.

			De vierde toren is definitief geschrappt: de kantoorcapaciteit van deze toren komt dus vrij. De capaciteit van de vierde toren en van de bestaande toren op Vondellaan 47 vormen bij elkaar opgeteld dus de nog te benutten aantal m2 kantoorruimte op deze locatie. Dit is $13.000 + 3.000 = 16.000$ m2. De nieuwbouw op Vondellaan 47 bedraagt 21.000 m2. Er wordt dus 5.000 m2 kantoorruimte toegevoegd op deze locatie ten opzichte van de huidige te benutten kantoorruimte. In de genoemde kantorenstrategie van Holland-Rijnland is de mogelijkheid opgenomen om kantoorruimte toe te voegen rond Leiden Centraal. De 5.000 m2 extra kantoorruimte op deze locatie wordt uit deze plancapaciteit gehaald. Om dit te verduidelijken zal de kantorenstrategie Holland-Rijnland geactualiseerd worden: de geschrapte vierde toren op de Vijverlocatie zal hieruit worden gehaald, de nieuwbouw op Vondellaan 47 zal met zoveel woorden ook genoemd worden. Hiermee past de nieuwbouw binnen de regionaal afgestemde nog te bouwen kantoorruimte.	
R	2	Door de nieuwbouw wordt een extra leegstand van 12.000 m2 gecreëerd in het pand dat Heerema achterlaat. Er dient geen nieuwbouw te worden gerealiseerd voordat het leegstandsprobleem volledig is opgelost. De bestaande kantoorvoorzieningen worden zwaar geschaad door de onnodige extra concurrentie.	Bij onze beantwoording van reactie P en Q zijn wij al ingegaan op de leegstand en de effecten van de nieuwbouw op het kantorenareaal in Leiden. Wij concluderen dat de bestaande kantoorvoorzieningen niet onevenredig geschaad worden door de nieuwbouw en er geen sprake is van onnodige extra concurrentie. Het gehele leegstandsprobleem oplossen is een opgave die buiten de reikwijdte van dit plan ligt.	Ja, de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit punt aangescherpt.
S	2	De huidige locatie van Heerema, de Vijverlocatie, is pas zeer recent opgeleverd. De torens van Heerema zijn met elkaar verbonden door middel van een corridor.	Het slopen van de oudbouw van Heerema zonder nieuwbouw op die locatie is financieel niet haalbaar. In de inspraakreactie wordt	Geen.

		Aan de zuidzijde van de bestaande Vijverlocatie kan de gewenste uitbreiding van maximaal 9.000 m2 plaatsvinden. Deze kan eveneens doormiddel van corridors op de bestaande bebouwing worden aangesloten. Hiermee kan de bestaande oudbouw van Heerema die al veel te lang heeft kunnen verloederen gesloopt worden en ontstaat geen extra leegstand.	gedoeld op de vierde toren op de Vijverlocatie. Deze is opgenomen in de regionale kantorenstrategie Holland-Rijnland. De bouw van deze vierde toren is inmiddels van de baan. Ook indien deze toren gebouwd zou worden, dan zou onvoldoende capaciteit voor Heerema ter beschikking komen. De toren zou, aldus de kantorenstrategie, slechts 3.000 m2 mogen bevatten. Dit zou nog wel vergroot kunnen worden door de corridor te bouwen, dit zou echter stedenbouwkundig ongewenst zijn. Het pand van Teekens Karstens zou dan tussen twee gebouwen van Heerema in komen te staan. Dit zou de door Heerema gewenste werkwijze, in projectteams die dicht bij elkaar zitten, in de weg staan. Deze optie is derhalve niet haalbaar gebleken.	
T	2	In het ontwerpbestemmingsplan Morskwartier dient voorzien te worden in voldoende flexibiliteit met betrekking tot de Vijverlocatie waardoor uitbreiding van het bestaande pand mogelijk wordt.	Wij zijn juist voornemens de bouw van kantoren op de Vijverlocatie te beperken tot de huidige situatie (voor Vondellaan 55). Hierdoor is de bouw van nog extra m2 niet meer mogelijk.	Geen.
U	2	Uitruil of herplaatsing van Teekens Karstens dient onderzocht te worden.	Bij het onderzoeken van de diverse alternatieven is hier ook naar gekeken. Deze optie bleek niet haalbaar.	Geen.
V	2	De gemeente dient het plan niet te ondersteunen door inbreng van twee eigen grondposities.	Wij zien door deze ontwikkeling en kans het gebied een positieve impuls te geven. Om die kwaliteitsverbetering mogelijk te maken dient wel gemeentegrond ingebracht te worden. Het gaat om een vijver en een stuk grond tussen Vondellaan 47 en Vondellaan 55 in. Wij zijn voornemens deze grond te verkopen: de verkoop van deze grond is immers essentieel voor de haalbaarheid van het plan.	Geen.
W	2	Het is absurd dat de gemeente, die op de hoogte is van de lokale leegstand op de kantorenmarkt, het behoud van een bedrijf, dat bovendien op andere manieren gefaciliteerd kan	Wij nemen een besluit op basis van verschillende argumenten. Het behoud van dit bedrijf voor Leiden is inderdaad een argument, daarnaast zijn er ook diverse economische en stedenbouwkundige	Geen.

		worden, laat prevaleren boven stedenbouwkundige en economische stadsbelangen.	argumenten om juist wel mee te werken aan dit verzoek.	
X	3	Er dient bij dit postzegelplan ingegaan te worden op de belangen van de omliggende percelen. Op dit moment wordt in het voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende onderbouwd waarom dit bestemmingsplan past binnen een goede ruimtelijke ordening.	Bij het opstellen van het bestemmingsplan is gekeken naar de effecten van de nieuwbouw op de omgeving, en niet in de laatste plaats Vondellaan 55. Op basis van de argumenten zoals genoemd in het bestemmingsplan en deze inspraaknota zijn wij van mening dat nieuwbouw op de voorgestelde locatie getuigd van en goede ruimtelijke ordening.	Geen.
Y	3	Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt niet goed waarom in dit concrete geval verruiming van de kantorencapaciteit mogelijk wordt gemaakt terwijl in heel Nederland, en in Leiden in het bijzonder, sprake is van grote leegstand in kantoorruimte.	Zoals uit onze beantwoording onder P en Q blijkt vindt er strikt genomen geen verruiming van de kantorencapaciteit plaats, maar is er sprake van een verschuiving. Wij zijn er van op de hoogte dat in Leiden, net zoals in de rest van Nederland, op dit moment sprake is van leegstand bij kantoorruimte. Dit probleem proberen wij actief aan te pakken. Zowel in regionaal verband als binnen de gemeente staat aanpak van de leegstand hoog op de agenda. Zo hebben wij een kantorenloods aangewezen om te bemiddelen en te zoeken naar alternatieve bestemmingen voor leegstaande kantoorpanden. Op regionaal niveau zijn afspreken gemaakt over plancapaciteit en aanpak van de leegstand. Overigens is de leegstand in Leiden de afgelopen drie jaar gedaald, van 15,2% naar 14,3%. Hiermee ligt Leiden niet boven het landelijke gemiddelde van 14%.	Ja, de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit punt aangescherpt.
Z	3	Realisatie van een kantoorgebouw op de Vondellaan 47 zorgt ervoor dat kantoorruimte op Vondellaan 55 leeg komt te staan. Er wordt dus gebouwd voor de leegstand.	Inderdaad zal de 11.000 m2 kantoorruimte op Vondellaan 55 leeg achtergelaten worden. Daartegenover staat dat de 13.000 m2 leegstaande kantoorruimte op Vondellaan 47 gesloopt wordt. Er wordt dus ook leegstand weggehaald uit de voorraad.	Geen.
A A	3	Het bestaande pand aan de Vondellaan 55 heeft	Bij onze beantwoording van de reacties P en Q zijn we al	Ja, de toelichting van het

		voldoende uitbreidingsmogelijkheden. Uit het voorontwerp blijkt niet dat naar alternatieven is gezocht.	ingegaan op de alternatieven. Deze zijn wel degelijk onderzocht, maar bleken om diverse redenen af te vallen. Het besluit om sloop en nieuwbouw te plegen op de Vondellaan 47 is dus wel bewust en op basis van uitvoerige studie vooraf genomen.	ontwerpbestemmings plan wordt op dit punt aangescherpt.
B B	3	Inspreker vreest voor de bereikbaarheid van de parkeergarage van haar pand door de bouw van 600 parkeerplaatsen op Vondellaan 47.	De bereikbaarheid van de bestaande bouw en de nieuwbouw moet gegarandeerd blijven. Om die reden is ook een onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid van deze locatie. Voor het halen en brengen van goederen naar de nieuwbouw is een aparte aanvoerroute ontworpen, zodanig dat vrachtwagens niet in conflict raken met verkeer richting de parkeergarages, waardoor eventuele blokkades worden voorkomen. Om te zorgen dat de bereikbaarheid van de andere, bestaande, kantoorgebouwen gehandhaafd blijft worden de verkeersstromen uit elkaar gehaald. De ingang van de parkeergarage van de nieuwbouw is voorzien van een wisselstrook die in de spitsperiode kan worden aangepast. In principe is er sprake van een dubbele ingang (2 rijstroken) en een uitgang (1 rijstrook). Indien daar aanleiding toe is kan deze situatie worden omgekeerd en ontstaat een dubbele uitgang en een enkele ingang. Op eigen terrein is buffercapaciteit aanwezig om een eventuele wachtrij van auto's en motoren op te vangen. Met de genoemde maatregelen in acht genomen denken wij de bereikbaarheid van de bestaande kantoorgebouwen te kunnen garanderen.	Geen.
C C	3	Het kruispunt met de Vondellaan heeft onvoldoende capaciteit om het extra verkeer te	In de mobiliteitstoets is het kruispunt Vondellaan-Plesmanlaan-Darwinweg als één kruispunt onderzocht. Op	Geen.

		verwerken. In ieder geval het kruispunt Plesmanlaan-Darwinweg beschikt niet over voldoende restcapaciteit. Hiervoor wordt geen oplossing aangedragen.	basis van de huidige verkeerstellcijfers van de VRI (verkeersregelininstallatie) op dit kruispunt, inclusief de autonome ontwikkelingen in 2020, en de komst van de nieuwbouw op Vondellaan 47 is de conclusie van de toets dat het kruispunt het verkeer in de toekomstige situatie nog steeds kan afwikkelen.	
D D	3	Het effect van de nieuwe hoogbouw wordt gebagatelliseerd. Het grotere volume is vanaf een aantal zichtpunten goed zichtbaar.	In de hoogbouwtoets komt dit aspect uitvoerig aan de orde. Hierin worden de gevolgen van de nieuwbouw op de omgeving en het stadssilhouet weergegeven. Wij zijn ons dus bewust van de grotere zichtbaarheid van het nieuwe punt, maar menen dat deze niet onaanvaardbaar is.	Geen.
E E	3	De nieuwbouw levert een duidelijk schadueffect op. Doordat het nieuw te bouwen kantoorpand breder en hoger is en dichterbij Vondellaan 55 komt te liggen dan de bestaande toren op Vondellaan 47 zal er toename zijn van schaduw hinder op Vondellaan 55.	De schaduwwerking van de nieuwbouw is eveneens onderzocht. Doordat het nieuwe gebouw breder en hoger is zal de schaduwwerking op Vondellaan 55 inderdaad groter zijn. Met name bij laagstaande zon zijn de verschillen het meest merkbaar. Wij realiseren ons dat de nieuwbouw een negatief effect op het naastliggende kantoorpand heeft voor wat betreft de schaduw: Vondellaan 55 zal op de meetdagen in maart, september en december schaduw hinder ondervinden van de nieuwbouw. Dit belang hebben wij meegerekend in onze afweging om al dan niet mee te werken aan een bestemmingsplan om de nieuwbouw mogelijk te maken. Bij deze afweging zijn wij tot de conclusie gekomen dat gezien de huidige bebouwingsmogelijkheden op Vondellaan 47 en de kansen die de nieuwbouw op andere vlakken biedt een groter belang moet worden toegekend aan de nieuwbouw en een minder groot belang aan de schaduw hinder van deze nieuwbouw. Dat hiermee de bezonningssituatie van Vondellaan 55 verslechtert is hiervan –helaas- wel een gevolg.	Geen.

F F	3	Uit de toelichting blijkt niet dat bij de totstandkoming van het voorontwerpbestemmingsplan met de belangen van inspreker rekening is gehouden terzake de effecten van het nieuwe volume en de locatie van het beoogde bouwplan voor het pand Vondellaan 55.	Deze belangenafweging heeft wel degelijk plaatsgevonden. Om deze belangenafweging te kunnen maken is ook uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de nieuwbouw op de omgeving. Zo is onder andere een hoogbouwtoets uitgevoerd. Uit de belangenafweging is voortgekomen dat wij een groot belang toekennen aan de bestaande situatie, ook voor Vondellaan 55, maar een nog groter belang toe kennen aan de ontwikkeling van Vondellaan 47.	Geen.
--------	---	--	---	-------

4 Vooroverleg

De ingediende vooroverlegreactie is van:

1) Provincie Zuid-Holland, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

In onderstaande tabel wordt de vooroverlegreactie behandeld op dezelfde wijze als de beantwoording van de inspraakreacties.

	Indiener	Samenvatting ingekomen vooroverlegreactie	Reactie van het college	Gevolgen voor het te nemen besluit
A	1	Het plan bevindt zich binnen het kantoorontwikkelingsgebied van Leiden Centraal Station, welke in de Provinciale Structuurvisie is opgenomen.	Opmerking voor kennisgeving aangenomen: wij zijn eveneens van oordeel dat door de afstand van 500 meter tot het station er sprake is van een stationslocatie.	Geen.
B		De afstemming met de regionale kantorenstrategie en –programmering van plancapaciteit van Holland-Rijnland is belangrijk. Dit is in het voorontwerpbestemmingsplan nog onvoldoende aangegeven. Verzocht wordt aan te geven: -hoe de bouw van dit kantoor strookt met de regionale kantorenstrategie; -gebruik van de SER-ladder, wat gebeurt er met de locatie(s) die door de onderneming achtergelaten worden.	Bij de beantwoording van de inspraakreacties P en Q is uitvoerig ingegaan op dit onderwerp.	Ja, de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit punt aangescherpt.
C		Onduidelijk is of het plan past in het door de provincie vastgestelde	Bij de beantwoording van de inspraakreacties P en Q is uitvoerig ingegaan op dit	Ja, de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit punt

		nieuwbouwprogramma van 70.000 m2 voor de periode 2010-2020 van Holland-Rijnland.	onderwerp.	aangescherpt.
D		Het plan houdt onvoldoende rekening met het provinciaal belang. Verzocht wordt het plan aan te passen.	Wij zullen in het ontwerpbestemmingsplan motiveren waarom wij het plan niet in strijd achten met provinciaal beleid. Wij zullen het bestemmingsplan zodanig aanpassen dat er voldoende rekening wordt gehouden met provinciaal belang. Deze aanpassing behelst een betere motivering van de nieuw te bouwen m2 kantoorruimte. Zie onze antwoorden bij vooroverlegreacties A, B en C voor de inhoudelijke motivering.	Ja, de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt op dit punt aangescherpt.

5 Conclusie

Met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan Vondellaan 47 zijn drie schriftelijke inspraakreacties ingediend.

Eén vooroverlegpartner heeft gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan.

De reacties zijn allen beoordeeld, afgewogen en beantwoord. Een aantal reacties geeft aanleiding het bestemmingsplan op diverse punten aan te passen. Deze aanpassingen worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

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

6 Vervolg procedure

De onderliggende inspraaknotitie zal samen met het ontwerp bestemmingsplan aan het college van B en W ter vaststelling worden aangeboden. De inspraaknotitie wordt vervolgens ter kennisname naar alle indieners van inspraakreacties verstuurd, en het ontwerp bestemmingsplan zal nogmaals voor een periode van zes weken ter inzage worden gelegd. De nieuwe ter inzage legging wordt een week van te voren in het Leids Nieuwsblad, in de Staatscourant en op de gemeentelijke website bekend gemaakt, en via een brief aan direct belanghebbenden gestuurd. Een ieder wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen bij de raad in te dienen met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan.

Na afloop van de zienswijzentermijn worden de zienswijzen beoordeeld, en waar wenselijk geacht in het bestemmingsplan verwerkt. Daarna kan het bestemmingsplan 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 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.